

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ВОДНЫХ
КОММУНИКАЦИЙ»

Колледж водного транспорта

В. В. Щербатых

**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ
НА СУДАХ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

*Рекомендовано Редакционно-издательским советом
Санкт-Петербургского государственного университета водных
коммуникаций*

Санкт-Петербург
2010

УДК 627.7

ББК 39.4

Рецензенты:

кандидат технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Судовождение»
Санкт-Петербургского Государственного университета водных коммуникаций,
академик Российской академии транспорта и Нью-Йорской академии наук,
капитан дальнего плавания *В. И. Дмитриев*;

директор по безопасности судоходства и качеству ОАО «Северо-Западное пароходство», капитан дальнего плавания *С. А. Першичев*;

капитан-наставник, аудитор по МКУБ ОАО «Северо-Западное пароходство»,
капитан дальнего плавания *Н. В. Жилинский*

Щербатых В. В.

Система управления безопасностью на судах водного транспорта: учебно-методическое пособие для курсантов и студентов заочного отделения. — СПб.: СПГУВК, 2010. — 101 с.

Учебно-методическое пособие «Система управления безопасностью на судах водного транспорта» предназначена для курсантов и студентов обучающихся по направлению подготовки специалистов водного транспорта по образовательной программе СПО 180406 «Морское судовождение».

Материалы Конкурса научно-методических пособий СПГУВК КВТ 2010.

Автор идеи **Л. И. Малютина, Т. В. Четверикова.**

УДК 627.7

ББК 39.4

© Щербатых В. В., 2010

© Колледж водного транспорта, 2010

© Санкт-Петербургский государственный
университет водных коммуникаций, 2010

СОДЕРЖАНИЕ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ СТАНДАРТ СРЕДНЕГО ПРОФЕС- СИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ.....	4
ВВЕДЕНИЕ.....	5
ГЛАВА 1. ОСНОВЫ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ.....	10
1.1. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОКУМЕНТЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ СУБ.....	16
1.2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ МКУБ.....	20
1.3. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ КОМПАНИИ И СУДНА.....	42
1.4. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ.....	45
1.5. ВНЕШНИЙ АУДИТ.....	47
1.6. ВНУТРЕННИЙ АУДИТ СУБ.....	48
1.7. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ.....	68
ГЛАВА 2. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ. INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE.....	75
2.1. ОХРАНА СУДОВ И ПОРТОВ.....	75
2.2. ПЛАН ОХРАНЫ СУДНА.....	76
2.3. ПРОВЕРКА СУДОВ И ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ СУДАМ.....	82
2.4. МЕРЫ КОНТРОЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ОБ ОХРАНЕ СУДНА.....	83
2.5. ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ.....	84
2.6. СТАНДАРТНЫЕ РАБОЧИЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ДЕЙСТВИЯМ В ЧРЕЗВЫ- ЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ.....	90
2.7. ЧЕК-ЛИСТ ВНУТРЕННЕЙ ПРОВЕРКИ СИСТЕМЫ ОХРАНЫ СУДНА.....	93
3. ЛИТЕРАТУРА.....	100



**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ СТАНДАРТ
СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**
(выписка)

Управление безопасностью на водном транспорте:

- ❖ нормативная база управления безопасностью на водном транспорте: Международный кодекс по управлению безопасностью, Система управления безопасностью, основные международные конвенции, резолюции Международной морской организации, Парижский и Токийский меморандумы, основные национальные законодательные и нормативные акты, отраслевые и судовые документы;
- ❖ функциональные требования к Системе управления безопасностью; требования к различным типам морских судов; ответственность и полномочия компании, назначенного лица и капитана судна; ресурсы и персонал; разработка планов проведения операций на судах; готовность к аварийной ситуации, доклады о несоблюдении требований, авариях и опасных происшествиях и их анализ;
- ❖ техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования; документация; проверка, обзор и оценка, осуществляемые компанией; освидетельствование, проверка и контроль функционирования одобренной судовой системы управления безопасностью.

ВВЕДЕНИЕ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (м к у б)

international safety management (i s m) code



РЕЗОЛЮЦИЯ А.741 (18)

**Политика (policy) ОАО “Северо-Западный Флот”
в области безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей
Среды**

Открытое Акционерное Общество “СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЛОТ” - компания, владеющая и управляющая судами, принимая на себя обязанности и всю ответственность, возлагаемые Международным Кодексом по управлению безопасностью МКУБ (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention — International Safety Management Code, ISM Code), утверждает для персонала компании на всех её уровнях политику компании в области безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды.

Политика компаний в области безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения (политика безопасности) основана на выполнении международных и национальных стандартов (правил и норм) и направлена на обеспечение безопасности на море, предотвращения несчастных случаев, сохранения жизни людей и охраны окружающей среды.

Целью компании является:

- обеспечение безопасной практики эксплуатации судов, защиты окружающей среды и безопасных для человека условий труда;*
- обеспечение защиты от всех выявленных рисков связанных с эксплуатацией судов;*

- постоянное улучшение навыков берегового и судового персонала в управлении безопасностью;*
- готовность к аварийным ситуациям, связанным с эксплуатацией судов.*

Проведение в жизнь политики компании обеспечивается введением в компании эффективно функционирующей Системы управления безопасностью, отвечающей Международному Кодексу по управлению безопасностью МКУБ.

КОМПАНИЯ ЗАЯВЛЯЕТ -

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ, ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ, СОХРАНЕНИЕ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ЯВЛЯЮТСЯ ПРИОРИТЕТНОЙ И ОСНОВНОЙ ОБЯЗАННОСТЬЮ КАЖДОГО ЕЁ РАБОТНИКА.

СОСТАВНОЙ ЧАСТЬЮ ПОЛИТИКИ БЕЗОПАСНОСТИ КОМПАНИИ ЯВЛЯЕТСЯ АНТИАЛКОГОЛЬНАЯ И АНТИНАРКОТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА, УСТАНАВЛИВАЮЩАЯ ПОЛНЫЙ ЗАПРЕТ НА УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЛЮБЫХ ВИДОВ НАРКОТИКОВ.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО “Северо-Западный Флот”

Термин «Водный транспорт» подразумевает плавание по водной стихии (озера, реки, моря, океаны) различных судов. Термин «Безопасность» согласно словаря В.И. Даля означает *отсутствие опасности, сохранность, надежность.*

Трудно представить, чтобы судоходство было благополучным занятием с отсутствием всяких неожиданностей и опасностей. Следовательно, произнося термин «Безопасность» мы имеем в виду наличие опасности и реакцию человека на нее. Человечество занимается судоходством более пяти тысяч лет. За это время наблюдалось несколько этапов в развитии этой деятельности. На ранней стадии судоходство осуществлялось только в светлое время суток и только вдоль берега. Аварии судов при этом побуждали заинтересованных людей к созданию определенных правил по-

ведения на водных путях. На втором этапе развития судоходство вышло в моря и океаны без ограничения по времени. Значительно вырос аварийный опыт. Потребовалось создание Международных организаций, которые ставят своей целью обеспечить безопасность на водном транспорте. В настоящее время Международные организации стремятся безопасность на водном транспорте осуществлять в *управляемом режиме*.

Безопасностью нужно управлять

Судоводителя никогда не должно покидать чувство высочайшей ответственности за доверенное ему дело. Он должен постоянно помнить, что от его профессиональных действий зависят жизни людей, сохранность судна, груза и окружающей среды. Профессионализм же вырабатывается путем непрерывного совершенствования своих специальных знаний и практических навыков.

Штурманская аккуратность всегда считалась необходимой профессиональной чертой характера судоводителя. Записи на карте, в судовом журнале, навигационных расчетах должны легко и правильно читаться, не порождать сомнений и двоякого толкования.

Выполнение любых наблюдений, измерений, вычислений и построений должно производиться ответственно и аккуратно. Для своевременного обнаружения и устранения возможных промахов и просчетов служат контроль и дублирование. Нельзя ограничиваться одиночными измерениями и тем более полагаться на них.

Основополагающий документ по безопасной эксплуатации судна (а значит, и безопасного плавания) - Резолюция ИМО A.741(18), вводящая в действие МКУБ, прямо указывает, что главным условием выполнения требований настоящего документа является человеческий фактор. Только человек, будучи активным элементом эргатической системы, способен, используя свой опыт и профессиональное мастерство, парировать опасные отклонения в функционировании системы и постоянно обеспечивать безопасность плавания.

Руководящие документы, касающиеся безопасности плавания, выработаны на основании всего накопленного опыта мореплавания. В сжатом виде они могут быть выражены следующими словами: Ответственность, аккуратность, контроль, дублирование, осторожность.

Непосредственной причиной разработки МКУБ послужила авария с паромом «Геральд оф фри Энтерпрайз» 6 марта 1987 г., когда судно с 463 пассажирами на борту вышло из порта с открытой носовой дверью. Уже в этом году Ассамблея ИМО приняла резолюцию, в которой обратилась к Комитету по безопасности на море с просьбой срочно разработать

руководство, касающееся методов управления на борту судна и судном с берега для обеспечения лучшей безопасности эксплуатации пассажирских паромов. В ноябре 1991 г. резолюцией ИМО A.680(17) было принято «Руководство ИМО по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения». Через два года в ноябре 1993 г. Резолюцией ИМО A.741(18) это Руководство было заменено Международным кодексом управления безопасностью (МКУБ), который был введен в действие в виде новой Главы IX Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) и стал обязательным для исполнения.

Хотя МКУБ в России введен в действие еще в 1994 г. (приказ Минтранса РФ «О мерах по повышению безопасности мореплавания» от 26.07.94 г. №63), иметь в наличии документы, подтверждающие соответствие Систем управлению безопасностью (СУБ) судоходных компаний требованиям МКУБ, требовалось не позднее 1 июля 1998 г. для судоходных компаний, имеющих в своем составе следующие суда:

- пассажирские, в том числе высокоскоростные;
- наливные танкеры, танкеры-химовозы, газовозы, навалочные и грузовые высокоскоростные суда валовой вместимостью 500 и более.

Наличие соответствующих документов для других грузовых судов и морских передвижных установок валовой вместимостью 500 и более требовалось не позднее 1 июля 2002 г.

Такой промежуток времени был выделен Компаниям потому, что реализация положений МКУБ представляет собой достаточно длительный процесс. При этом требуется разработать много новых документов, переработать и объединить использовавшуюся ранее нормативно-правовую базу, начиная с Международных Конвенций и заканчивая различными судовыми инструкциями.

Ассамблея ИМО в Резолюции A.788(19), принятой 23 ноября 1995 г., призвала правительства потребовать от заинтересованных Компаний, чтобы они обратились с просьбой о проверке по МКУБ как можно скорее, но не менее чем за двенадцать месяцев до придания МКУБ обязательного характера в отношении соответствующих судов.

Система управления безопасностью (СУБ) Компании является неотъемлемой частью системы управления ее основной производственной деятельности. Она создается на базе существующей СУБ, с приведением ее в полное соответствие с международными и национальными стандартами (правилами и нормами) по безопасности судоходства, установленными полномочными на то организациями и изданными в форме общепринятых нормативно-правовых документов (конвенций, резолюций, кодексов, межправительственных соглашений, законодательных актов и т.п.). Функционируя в составе системы управления основной производственной деятельности Компании, СУБ активно воздействует на нее и подчиняет ее деятельность (если требуется, то принудительно) стандартам (правилам и нормам) безопасности.

Для того чтобы управлять «безопасной эксплуатацией», необходимо определить значение этого термина. Можно дать следующую формулировку:

Безопасность эксплуатации — это уровень надежности транспортного процесса, обоснованный в конкретном государстве и в конкретный исторический период с экономической, политической, технической, социальной и организационной точек зрения.

ГЛАВА 1

ОСНОВЫ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

Роль и функции Международной Морской Организации (IMO).

В Организацию входит более 150 государств, имеющих коммерческий интерес в морской индустрии.

1. IMO действует как подразделение Организации Объединенных Наций (ООН). Организация состоит из нескольких Комитетов, наиболее важными из которых являются «Комитет по безопасности на море» и «Комитет по защите окружающей среды».
2. IMO является консультативной и совещательной организацией. Любой документ, разрабатываемый IMO, требует консультаций со всеми странами участниками и совещаний по поводу согласования единого текста документа.
3. IMO решает юридические вопросы, связанные с международным судоходством, (например, вопросы оформления прихода-отхода в порт, юридическая помощь в порту) и облегчения международного судоходства, (например, упрощения и унификация судовых документов — дипломов, свидетельств, сертификатов).
4. IMO несет ответственность за организацию безопасности на море.

Для этого IMO:

- a. способствует переводу судов на систему связи **ГМССБ** (Глобальная морская система связи при бедствии);
- b. внедрению **ИНМАРСАТ** (Международная спутниковая система связи) часть ГМССБ;
- c. распространению **КОСПАС-САРСАТ** (Спутниковая система для определения местоположения судна, терпящего бедствие);
- d. применению **НАВТЕКС** (Международной службы передачи на суда срочной информации, связанной с безопасностью мореплавания);
- e. развитию **АИС** (Автоматической идентификационной системы), дающей обширную информацию о встречном судне (название судна, тип, местоположение, курс, скорость, груз и т.д.)

5. IMO несет ответственность за организацию защиты окружающей среды.

6. IMO способствует облегчению взаимодействия Правительств по техническим вопросам для достижения высочайших стандартов в области безопасности на море и предотвращения загрязнения.

7. IMO разрабатывает, принимает и совершенствует обязательные к исполнению и рекомендательные Международные документы: Конвенции, Кодексы, Руководства, Резолюции и т.д.

а. КОНВЕНЦИЯ — документ обязательный к исполнению.

б. КОДЕКС — документ рекомендательный.

с. РУКОВОДСТВО — документ регламентирующий порядок внедрения в жизнь Конвенций и Кодексов.

д. РЕЗОЛЮЦИЯ — рабочий документ, принимаемый членами ИМО на заседаниях (Ассамблеях) путем поименного голосования. Резолюция содержит любой документ, разработанный ИМО и поправки к нему.

В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ МКУБ

Международная морская организация (IMO) 04 ноября 1993 года приняла Резолюцию A.741(18) «**Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ)**» с включением в международный кодекс СОЛАС – 74 главы IX «Управление безопасной эксплуатацией судов».

По данным IMO, около 80% всех аварийных случаев с судами мирового флота связаны с «человеческим фактором», т.е. с ошибками, нарушениями норм и правил со стороны лиц судового экипажа.

Кодекс учреждает свод международных стандартов (правил и норм), целью которых является обеспечение безопасности на море, предотвращение несчастных случаев или людей, избежание причинения ущерба окружающей среде и имуществу.

В соответствии с Кодексом каждая судоходная Компания должна разработать и ввести в действие систему управления безопасностью (СУБ).

Система управления безопасностью (СУБ) — это структурированная и документированная система, позволяющая персоналу Компании и ее судов эффективно проводить политику в области безопасности мореплавания и защиты окружающей среды через:

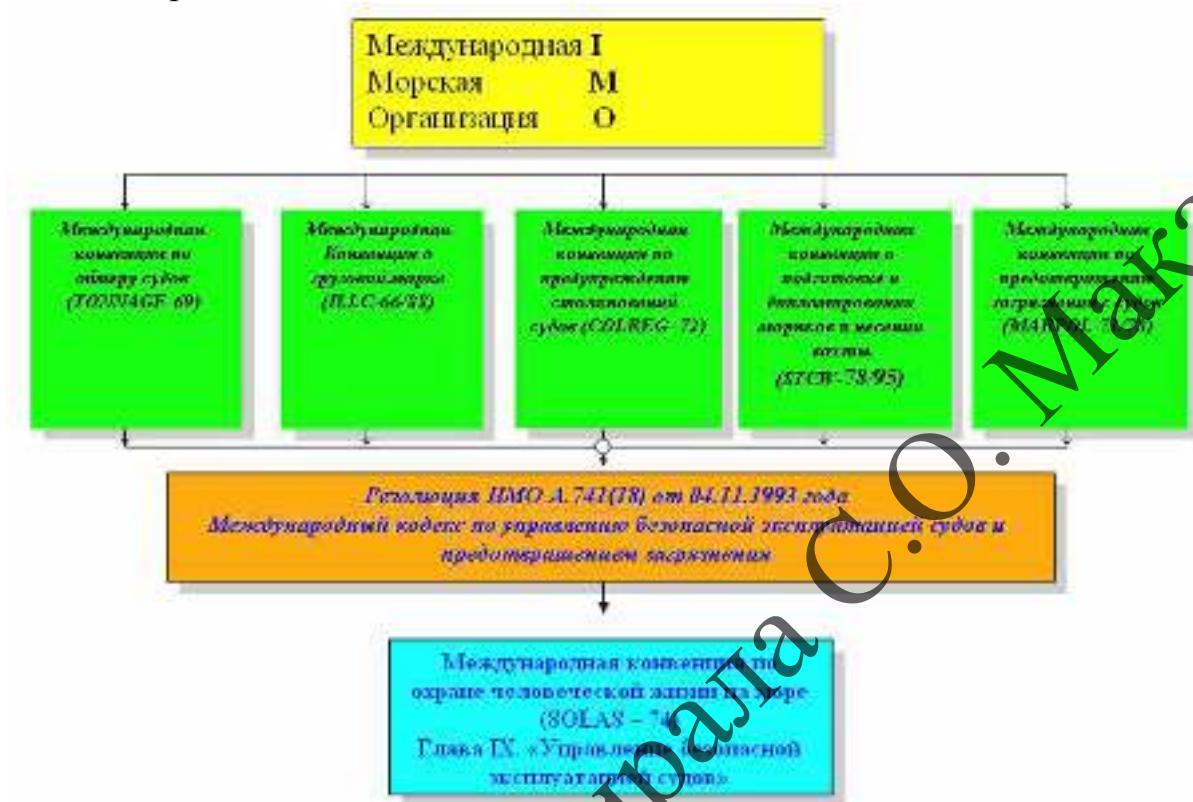
- **ПРОЦЕДУРЫ** кто и что делает;
- **ИНСТРУКЦИИ** что и как делать;
- **ОТВЕТСТВЕННОСТЬ** кто это делает;
- **ПОЛНОМОЧИЯ** кто регулирует.

Задача СУБ — так построить процедуры управления, чтобы максимально снизить вероятность появления ошибок, устранить влияние «человеческого фактора».

Основным нормативно-правовым документом СУБ Компании является **Руководство по управлению безопасностью (Safety Management Manual)**, которое описывает:

- цели, принципы, механизмы действия и структуру системы;
- назначение, задачи и взаимодействие структурных подразделений;
- обязанности, полномочия и ответственность персонала;
- состав документов, регламентирующих деятельность системы, их исполнение и ведение.

Отсутствие сертификации по СУБ автоматически переводит судоходную Компанию в разряд аутсайдеров. Она выпадает из международного судоходства, так как не подтвердила качество своих услуг и соответствие стандартам безопасности.



ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Администрация — правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

Компания означает владельца судна или любую другую организацию или лицо, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от судовладельца и которые при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возложенные Кодексом

Компания — собственник судна (*Owner of the ship*). Объективным доказательством является запись в Свидетельстве о праве собственности, Классификационном свидетельстве.

Менеджер, (Manager). Объективным доказательством является документально оформленный договор между собственником и менеджером по признанной в морской индустрии форме “SHIPMAN-98”, разработанный BIMCO).

Фрахтователь по бербоут-чартеру (Bareboat Charter). Объективным доказательством является документально оформленный договор фрахтования судна "BARECON-89", разработанный BIMCO).

Признанная организация, которой Администрация делегировала свои функции в СУБ (в России — Регистр судоходства).

Заявитель Компания, судно или организация, обратившаяся с заявкой на получение Документа о соответствии СУБ.

Освидетельствование проверка для определения, соответствуют ли деятельность Компании или судна требованиям МКУБ.

В соответствии с положениями главы IX Конвенции СОЛАС-74 Компания освидетельствуется Администрацией, организацией, признанной Администрацией, или правительством страны, в которой Компания ведет свои дела по поручению Администрации.

Компании, выполнившей требование МКУБ в отношении конкретных типов судов, выдается **Документ о соответствии** на эти суда. Документ о соответствии выдается сроком **на 5 лет** и должен подтверждаться на основе периодического освидетельствования, о чем делается соответствующая запись в Документе о соответствии.

Копия Документа о соответствии должна находиться на каждом судне Компании.

Документ о соответствии (Document of Compliance) — **ДСК** — свидетельство, выдаваемое Администрацией или организацией, действующей по поручению Администрации, Компании в удостоверение того, что она отвечает требованиям МКУБ.

Свидетельство об управлении безопасностью (Safety Management Certificate) — **СвУБ** — свидетельство, выдаваемое Администрацией или организацией, действующей по поручению Администрации, судну в подтверждении того, что Компания и управление на ее судне действуют в соответствии с требованиями МКУБ.

Наставление по управлению безопасностью (Safety Management Manual) — документ Компании, содержащий описание и задействование СУБ Компании и ее судов.

Аудиторская проверка СУБ означает систематическое и независимое обследование, позволяющее определить, отвечает ли деятельность СУБ и ее результаты запланированным мерам, внедрены ли эти меры эффективно и являются ли они подходящими для достижения целей.

Наблюдение означает зарегистрированный факт, выявленный в ходе аудиторской проверки СУБ и подкрепленный объективным доказательством.

Несоответствие — не выполнение требований, определенных СУБ, которые не требуют немедленного вмешательства.



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

8.1.1

ДОКУМЕНТ О СООТВЕТСТВИИ
DOCUMENT OF COMPLIANCE

Выдан на основании положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., с Парижским,
по уточнению Правительства _____
Российским Морским Регистром Судоходства _____ (заполнено подчерком)

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended,
under the authority of the Government of _____
by Russian Maritime Register of Shipping _____

Название и адрес компании
(п. п. 1.1.2 МКУБ)
Name and address of Company
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)

Россия, 190000, г. Санкт-Петербург, ул. Декабристов, д. 6, под. 1011
"Volga-Neva Ltd."
Office 1011, 6 Dekabristov Str., Saint Petersburg, 190000, Russia

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что система управления безопасностью (СУБ) судоходной организации
сертифицирована и что СУБ судоходной организации соответствует требованиям Международного кодекса по
управлению безопасностью эксплуатации судов и предотвращению загрязнения (МКУБ), в отношении предъявляемых к
типу (ам) судов, указанного (ы) ниже:

THIS IS TO CERTIFY that the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the
requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the type(s)
of ships listed below:

- Пассажирское судно/Passenger ship
- Пассажирско-коммерческое и иное коммерческое судно/Cargo-passenger ship
- Грузовое судно/Cargo ship
- Ледокольные суда/Bulk carrier
- Нефтяной танкер/Oil tanker
- Танкер-химик/Chemical tanker
- Газовоз/Gas carrier
- Передвижное плавучее скважинное оборудование/Mobile offshore drilling unit
- Другое грузовое судно/Other cargo ship

Настоящий Документ о соответствии действителен до 23 мая 2008 года
This Document of Compliance is valid until
May 23, 2008

при условии прохождения периодических освидетельствований
subject to periodic verifications

Выдан в Санкт-Петербурге
Issued at Saint Petersburg

04.300.025

Российский морской регистр судоходства
Russian Maritime Register of Shipping



Сдано в эксплуатацию в 09 июня 2004 года
(date of initial official listing in service)

09/2004

*Выдано в 2004 году
Date of issue/year

№ 04.300.025

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ
ENDORSEMENT FOR PERIODICAL VERIFICATION

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодических освидетельствованиях, выполненных в соответствии с правилом Ст.6.1 Конвенции и пунктом 13.4 МКУБ, установлено, что система управления безопасностью соответствует требованиям МКУБ.
THIS IS TO CERTIFY that, at the periodical verifications in accordance with regulation IX/6.1. of the Convention and paragraph 13.4 of the ISM Code, the Safety Management System was found to comply with the requirements of the ISM Code.

1-е ежегодное освидетельствование
1st annual verification

Место Place	Дата Date
Штамп или заслонка подпись аудитора, за аттестатом	Подписано Signed
	(подпись должностного лица) (signature of authorized official)

2-е ежегодное освидетельствование
2nd annual verification

Место Place	Россия г. Санкт-Петербург Saint Petersburg, Russia	Дата Date	26.05.2005
	Штамп или заслонка подпись аудитора, за аттестатом	Подписано Signed	(подпись должностного лица) (signature of authorized official)
	97 РСКОЮ		

3-е ежегодное освидетельствование
3rd annual verification

Место Place	Россия г. Санкт-Петербург Saint Petersburg, Russia	Дата Date	18.05.2006
	Штамп или заслонка подпись аудитора, за аттестатом	Подписано Signed	(подпись должностного лица) (signature of authorized official)
	97 РСКОЮ		

4-е ежегодное освидетельствование
4th annual verification

Место Place	Дата Date
Штамп или заслонка подпись аудитора, за аттестатом	Подписано Signed
	(подпись должностного лица) (signature of authorized official)

Существенное несоответствие — существенное отклонение от требований СУБ, влекущее серьезную угрозу персоналу или безопасности судна или серьезный риск для окружающей среды и требующее немедленного устранения.

Процедура — документально оформленный письменный документ, который описывает специфическую работу и определяет ответственность и методы ожидаемого результата.

Рабочая инструкция — инструкция на рабочем месте, которая объясняет выполнение необходимых действий (как управлять оборудованием)

1.1. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОКУМЕНТЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ СУБ

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОБМЕРУ СУДОВ 1969 ГОДА (*International Convention on Tonnage Measurement of Ships - Tonnage-69*). Конвенция содержит правила, направленные на установление универсальной системы обмера судов. Цель обмера судна заключается в определении его максимального допустимого водоизмещения, определении его валовой и чистой вместимости. Регистр выдаёт «Международное мерительное свидетельство», на основании которого определяется величина сборов в портах всего мира. Также, исходя из валовой вместимости судна, определяются пределы ответственности судовладельца по имущественным требованиям. Вступила в силу 18 июля 1982 года.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА (*International Convention on Load Lines - LL-66*). Конвенция устанавливает величину минимального надводного борта для морских судов, совершающих международные рейсы. Применяется ко всем судам за исключением военных кораблей, судов валовой вместимостью менее 150 рег. тонн, рыболовных судов и прогулочных яхт, не занимающихся коммерческими перевозками. Конвенция вступила в силу 3 февраля 2000 г.

Каждому судну, отвечающему требованиям КГМ-66/88 выдается Международное свидетельство о грузовой марке.

КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛАХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ В МОРЕ - МППСС-72 (*International Regulations for Preventing Collisions at Sea - COLREG*). МППСС распространяются на все суда в открытом море и соединенных с ним водах, по которым могут плавать морские суда. В них регламентируются действия судов при различных условиях плавания, в частности, выбор безопасной скорости, для предупреждения столкновения при плавании в узостях, по системам разделения движения, при обгоне, сближении, пересечении курсов, при плавании на виду друг друга и в условиях ограниченной видимо-

сти. Правила определяют огни, которые должны выставляться судном в темное время суток, звуковые и световые сигналы, которые должны подаваться в различных ситуациях; регламентируют расположение и технические характеристики огней и знаков.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ – МАРПОЛ-73/78 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL-73/78*). Конвенция вступила в силу 02 октября 1983 г и применяется к судам всех государств, в том числе и не участвующих в Конвенции, чтобы для их судов не создавались более благоприятные условия. Конвенция содержит 6 Приложений.

Приложение I. Правила предотвращения загрязнения нефтью, согласно которым запрещается всякий сброс в море нефти или нефтеводяной смеси с любого нефтяного танкера и любого судна валовой вместимостью 400 регистров и более, не являющегося нефтяным танкером.

Приложение II. Правила контроля над загрязнением при перевозке ядовитых жидких веществ наливом.

Приложение III. Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках или в автодорожных и железнодорожных цистернах.

Приложение IV. Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов, которые запрещают сброс в море сточных вод, за исключением специально оговоренных случаев.

Приложение V. Правила предотвращения загрязнения мусором с судов.

Приложение VI. Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов, которые предусматривают наличие Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы, так называемое свидетельство IAPP (International Air Pollution Prevention Certificate), для каждого судна валовой вместимостью 400 и более, совершающего рейсы в порты, находящиеся под юрисдикцией других Сторон.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИЮ ВАХТЫ - ПДМНВ-78 (*International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers - STCW-78*). Конвенция вступила в силу 01 февраля 1997 г. и устанавливает унифицированные требования к подготовке, дипломированию и квалификации экипажей морских судов, а также определяет основные принципы несения ходовой вахты на мостике, в машинном отделении и радиорубке. ПДМНВ-78/95 установила две категории специалистов морских судов: для прибрежного плавания и для дальнего плавания.

Действия Конвенции распространяются на моряков, работающих на морских судах, исключая: военные корабли, военно - вспомогательные суда или иные суда, принадлежащие государству, либо эксплуатируемые им и используемые исключительно для правительенной некоммерческой службы; рыболовные суда; прогулочные яхты, не занимающиеся коммерческими перевозками; деревянные суда примитивной конструкции.

Требования к компетентности моряков в соответствии с Кодексом ПДМНВ сгруппированы по следующим восьми направлениям:

1. Требования в отношении общих положений.
2. Требования в отношении капитана и палубной команды.
3. Требования в отношении машинной команды.
4. Требования в отношении радиоспециалистов.
5. Требования в отношении подготовки экипажей определенных типов судов.
6. Требования в отношении функций, связанных с аварийными ситуациями, охраной труда, медицинским уходом и выживанием.
7. Требования в отношении альтернативного дипломирования.
8. Требования в отношении несения вахт.

Указанные направления реализуются на следующих уровнях ответственности:

- ❖ **уровень управления (Management level),**
- ❖ **уровень эксплуатации (Operational level),**
- ❖ **вспомогательный уровень (Support level).**

Судам выдается «**Свидетельство о минимальном составе экипажа**», в котором указывается число членов экипажа и подтверждается, что квалификация и указанное число экипажа обеспечивают безопасность судна, людей, груза и окружающей среды.

УРОВЕНЬ УПРАВЛЕНИЯ

Капитан, старший помощник, старший механик, второй механик

УРОВЕНЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Вахтенные помощники, вахтенные механики, радиооператор

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ

Все остальные члены экипажа

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ – СОЛАС - 74 (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS -74). Конвенция вступила в силу 25 мая 1980 года. 24 мая 1994 г. была принята новая глава IX — «**УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ**», согласно которой МКУБ стал обязательным инструментом с 1 июля 1998 г. Данная глава применяется к следующим судам, независимо от даты постройки:

- пассажирским судам, включая пассажирские высокоскоростные суда, — не позднее 1 июля 1998 года;
- нефтяным танкерам, танкерам — химовозам, газовозам, навалочным судам и грузовым высокоскоростным судам валовой вместимостью 500 и более — не позднее 1 июля 1998 года; и
- другим грузовым судам и морским передвижным буровым установкам валовой вместимостью 500 и более — не позднее 1 июля 2002 года.

Данная глава не применяется к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях.

Поводом к созданию Конвенции послужила гибель п/х «Титаник» в 1912 году.

Конвенция применяется ко всем типам судов, которые совершают международные рейсы.

СОЛАС-74 содержит более 1000 страниц, не применяется на:

1. ВМФ
2. Грузовые суда менее 500 р.т.
3. Рыболовные суда.
4. Суда, не имеющие механических средств движения.
5. Прогулочные яхты.
6. Деревянные суда примитивной конструкции.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ – ОСПС – принят в 2002 году. Введен как обязательный через принятие главы XI-2 МК СОЛАС-74 – «Специальные меры по усилению охраны на море.» Вступил в силу 01 июля 2004 года.

После трагических событий в Нью-Йорке и других городах США 11 сентября 2001 года ИМО приняла решение выработать меры в отношении охраны судов и портовых средств.

Разработка Кодекса ОСПС была поручена Комитету по Безопасности на Море (КЕМ).

В декабре 2002 года в Лондоне состоялось Конференция ИМО, на которой был принят Кодекс ОСПС и включен в XI главу СОЛАС-74.

Таким образом, Кодекс ОСПС стал конвенционным документом.

Согласно Кодекса ОСПС договаривающиеся Правительства несут ответственность за:

1. Установление соответствующего уровня охраны.
2. Одобрение плана охраны судна.
3. Проверку соответствия охраны судна Кодексу ОСПС и выдачу Международного свидетельства об охране судна.
4. Одобрение плана охраны портового средства.
5. Проверку соответствия охраны портового средства Кодексу ОСПС и выдачу портовому средству «**Заявления о соответствии**».

Согласно Кодексу ОСПС любая Компания, эксплуатирующая суда должна назначить в Компании **Должностное лицо Компании, ответственное за охрану**, а также на каждом из своих судов **«Лицо командного состава ответственное за охрану судна»**.

Для единообразного применения Кодекса ОСПС ИМО разработало «Руководство».

Для применения на территории РФ Кодекса ОСПС Российской Морской Регистр Судоходства разработал «Положение о порядке подготовки и аттестации морских экспертов по охране».

1.2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ МКУБ

Существует 5 причин внедрения МКУБ:

- ❖ • уменьшает влияние человеческого фактора;
- ❖ • улучшает взаимосвязь между судном и Компанией;
- ❖ • снижает количество несчастных случаев;
- ❖ • уменьшает риск загрязнения моря и окружающей среды;
- ❖ • обеспечивает безопасность грузовых операций.

МКУБ состоит из 2 частей, которые включают 16 разделов.

Часть А. Внедрение

1. Общие положения:

- 1.1. определения;
- 1.2. цели Кодекса;
- 1.3. применение;
- 1.4. функциональные требования к СУБ.

2. Политика в области безопасности и защиты окружающей среды.

Компания должна предоставить задокументированную политику в части безопасности и защиты окружающей среды и быть уверена в выполнении ее как береговым так и судовым персоналом на всех уровнях.

Требования МКУБа о наличии политики в области безопасности и защиты окружающей среды для каждой судоходной компании является нововведением в практике морской индустрии. «Политика» имеет форму декларации, в которой отражается приверженность и обязательство Компании по обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения. В «Политике» декларируются следующие цели:

- предотвращение несчастных случаев и гибели людей,
- предотвращение загрязнения окружающей среды,
- безопасность судна,
- безопасность перевозимого груза.

Приверженность и приоритет безопасности относится ко всем сферам деятельности Компании. Основываясь на них, Компания осуществляет:

- **техническую политику**, направленную на обеспечение конструктивно-технической, технологической и экологической безопасности судов;

- **кадровую политику**, направленную на комплектование судов и береговых подразделений квалифицированным, компетентным, профессионально подготовленным персоналом, способным обеспечить безопасную эксплуатацию судов и предпринять действенные меры в потенциально возможных аварийных ситуациях;
- **социальную политику**, направленную на создание условий и заинтересованности персонала в обеспечении безопасной эксплуатации судов.

3. Ответственность и полномочия Компании. Компания должна иметь достаточное и подготовленное количество персонала (в офисе и на судне) с четким распределением обязанностей и ответственности. Ответственность, полномочия и взаимоотношения должны быть оформлены документально.

4. Назначенное лицо. Компания должна назначить ответственное лицо на берегу, которое осуществляет постоянный контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения.

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и находящимися на судах лицами, каждая Компания, соответственно, должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющее (имеющих) прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия назначенного лица или лиц включают контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи на берегу по мере необходимости.

Компания является ответственной за обеспечение назначенного лица (лиц) *ресурсами* и поддержкой с берега, необходимыми для выполнения им (ими) своих обязанностей.

Термин «*Ресурсы*» включает в себя:

- Нормативные документы, время, финансы, персонал.

Функции назначенного лица

1. Проверка эффективности работы СУБ.
2. Доклад о несоответствиях Руководству Компании.
3. Определение лиц, ответственных за устранение несоответствий.
4. Проверка и мониторинг (наблюдение) работы СУБ (внутренние и внешние проверки).
5. Обеспечение выполнения корректирующих действий.

Назначенное лицо (лица) (DP) должно иметь соответствующий опыт работы, чтобы ясно представлять, правильно ли ведутся соответствующие процедуры и процессы на судне. Для этого назначенное лицо должно обладать необходимыми знаниями и опытом работы в области морского судоходства для эффективного выполнения своих обязанностей.

Назначенное лицо, в первую очередь, должно отслеживать изменения в международной и национальной нормативной базе и обеспечивать адекватное реагирование Компании и экипажей ее судов на эти изменения. Назначенное лицо может заниматься сбором и хранением информации по эксплуатации судов, включая заявки на запасные части, соответствующие отчетные документы по обнаруженным дефектам.

6. Ответственность и полномочия капитана. Капитан несет полную ответственность за работу системы управления безопасностью на судне.

МКУБ устанавливает, что Компания должна четко определить и оформить документально полномочия и ответственность капитана в отношении решений по безопасности и предупреждению загрязнения, а капитан должен иметь надлежащую квалификацию и быть полностью осведомлен о СУБ Компании, обеспечиваться Компанией необходимыми ресурсами для реализации ее политики, издавать на судне соответствующие приказы и инструкции.

Компания не вправе игнорировать права, обязанности и ответственность капитана, регламентированные национальными законодательными и нормативными актами, но она вправе предоставить капитану дополнительные полномочия и необходимые материальные ресурсы, что соответствует положениям МКУБ.

Компания должна разработать и задействовать программу подготовки судоводителей на должности капитанов судов, а также программу сохранения и повышения квалификации капитанов.

Как правило, капитан не должен назначаться на судно незнакомого ему типа без дополнительной подготовки.

Определение пригодности капитана к работе по обеспечению безопасной эксплуатации судна в соответствии с приказом Минтранса РФ от 31.10.1994 г. № 80 осуществляется путем аттестации, которая проводится в Росморфлоте.

Компания должна предоставить капитану необходимые материальные, финансовые и кадровые возможности для поддержания судна и его оборудования в состоянии, соответствующем положениям международных договоров, законов и правил государства флага, инструкций и рекомендаций судовладельца.

Капитан осуществляет управление судном на основе единоличия и подчиняется непосредственно первому руководителю Компании. Все указания, относящиеся к деятельности судна, передаются только капитану, который отвечает за их выполнение.

Ни один человек не может быть назначен в состав экипажа судна без согласия капитана, так же как законное требование капитана о списании любого члена экипажа должно быть удовлетворено.

Если капитан в рейсе, исходя из интересов безопасности, перераспределяет уставные обязанности членов экипажа, Компания должна поддержать капитана.

Ничто в положениях СУБ не должно ограничивать капитана в принятии решений, адекватным конкретным условиям и обстоятельствам случая. При этом капитан должен без задержки проинформировать Компанию об отступлении от положений СУБ.

Если судно работает в чартере, капитан подчиняется распоряжениям фрахтователя, касающимся эксплуатации судна, за исключением распоряжений, относящихся к судовождению, внутреннего распорядка и состава экипажа.

Для организации СУБ на судне капитан издает приказы.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМЫХ ПРИКАЗОВ, ИЗДАВАЕМЫХ ПО СУДНУ

1. О вступлении в должность капитана судна.
2. Приказ о назначении на должность. (Согласно направления О.К.Судоходной компании).
3. Приказ об организации службы на судне.
(В приказе указывается об организации службы на судне согласно “Устава службы на судах Министерства речного флота” и нормативных документов Системы управления безопасностью В данном приказе закрепляется перераспределение должностных обязанностей среди членов экипажа).
4. Приказ о допуске членов экипажа к операциям с люковыми закрытиями.
5. Приказ о допуске членов экипажа к работе в дыхательных аппаратах.
6. Приказ о назначении судовых тальманов. (Издается непосредственно перед тальманством).
7. Приказ об организации технической учебы на судне.
8. Приказ о противопожарном режиме на судне, определении мест курения и проведения инструктажа по ППБ.
9. Приказ об организационно-технических мероприятиях по обеспечению безопасности судна и его экипажа при перевозке опасных грузов. (МОПОР-4.1.3, 6.1.9, ППБ-82 ст.1.5.2.). (Издается перед перевозкой опасного груза по образцу, смотри папку МКУБ № 3 Д.3.2.1 стр.44).
10. Приказ об охране окружающей среды. (Назначение ответственных за работу очистных станций, инсинератора, за хранение пломбировщика и пломбировку клапанов, назначение ответственного лица за бункеровку).
11. Приказ о назначении ответственных лиц за проведение инструктажа по охране труда.
12. Приказ о времени проведения 1-й ступени контроля по ТБ электромехаником. (1 раз в сутки).
13. Приказ о назначении судовой комиссии по проверке, испытанию и маркировке грузоподъемных средств. (Тали, кольца, стропы и т.п.).
14. Приказ о допуске членов экипажа к работе на токарном, сверлильном, и заточном станках.
15. Приказ о внедрении Системы управления безопасностью на судне. (При получении системы СУБ на судно. Издается на судне 1 раз в начале внедрения СУБ).
16. Приказ об учете нормативно-правовых и руководящих документов.
17. Приказ о назначении ответственного лица за контроль и хранение документов членов экипажа.
18. Приказ о создании на судне досмотровых групп.
19. Приказ о назначении ответственных за корректуру нормативно-правовых документов.
20. Протокол обучения и принятия зачета по безопасным методам и правилам пользования судовой пиротехникой, линеметным устройством и по использованию спасательных средств.
21. Приказ о сохранении в силе приказов №№..... .

Образцы издаваемых на судне приказов капитаном судна

ПРИКАЗ

Капитана т/х _____

«____» 20 ____ г. №_____

Содержание: О внедрении Системы управления безопасностью на судне.

На основании приказа Генерального Директора ООО «Волга-Нева» и в целях поддержания Системы управления безопасностью на судне, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Включить в план технической учебы изучение документов СУБ.
2. Вахтенной службе судовые операции выполнять в строгом соответствии с чек-листами Документа 3.4.1. Приложения 1.
3. Отработать действия экипажа в аварийных ситуациях, используя процедуры Документа 3.4.1. Приложение.
4. Командному составу судна при изучении документов СУБ дать замечания и предложения по применению СУБ к данному проекту судна.
5. Приказ довести до сведения всего экипажа под роспись.

Капитан _____ / _____ /

ПРИКАЗ

Содержание: О допуске членов экипажа к операциям с люковыми закрытиями.

После изучения «Инструкции по эксплуатации люковых закрытий» и проведения инструктажа по ТБ при их эксплуатации, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Допустить к операциям по управлению люковыми закрытиями следующих членов экипажа:
ст. пом. капитана _____
2 пом. капитана _____

ст. механика _____
2 механика _____
3 механика _____
эл.механика _____
2. Старшему механику _____ произвести инструктаж вышеперечисленных лиц по безопасным методам и способам работ с люковыми закрытиями.

3. Выполнять все требования «Инструкции по охране труда при работе с люковыми закрытиями» и Инструкции завода-изготовителя.
4. Открытие и закрытие трюмов производить под руководством вахтенного помощника капитана по следующей схеме:
вахтенный механик – у пульта управления
вахтенный помощник капитана – наблюдает за крышкой и цепями с правого борта
вахтенный матрос – наблюдает за крышкой и цепями с левого борта.
5. Инструктаж по ТБ старшего механика оставляю за собой.
6. Приказ довести до сведения всех вышеуказанных членов экипажа под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О допуске членов экипажа к работе в дыхательных аппаратах.

На основании приказа № 258, допуска медкомиссии плавсостава, обучения в учебно-тренажерном центре на т/х «Учебный-1» и наличия свидетельств об обучении работе в дыхательных аппаратах, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Допустить к работе в дыхательных аппаратах типа «ACB-2» («Драгер») следующих членов экипажа:
 - старшего пом. капитана.....
 - 2 пом. капитана.....
 -
 - старшего механика.....
 - 2 механика.....
 - 3 механика.....
 - электромеханика.....
 - боцмана(ст.матроса).....
 - матроса 1 класса.....
 - матроса 1 класса.....
 -
2. Закрепить аппараты АСВ-2 (“Драгер”) за следующими членами экипажа:
№ 1 – 2 пом. капитана.....
№ 2 – 3 механик.....
№ 3 – боцман (ст. матрос).....
№ 4 – матрос 1 класса.....
3. 2 пом. капитана не реже 2-х раз в месяц проводить тренировки с членами аварийной партии по включению в аппараты типа АСВ-2 («Драгер») с записью в карточки учета времени нахождения в дыхательных аппаратах.
4. Приказ довести до сведения всего экипажа под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О противопожарном режиме на судне, определении мест курения и проведении инструктажа по ППБ .

В целях обеспечения противопожарной безопасности, согласно требований ППБ , ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Курение на судне разрешить в каютах личного состава при условии наличия в них пепельниц.
2. Курение в рулевой рубке – только с разрешения вахтенного начальника.
3. Определить местом курения – коридор главной палубы.....
Место курения обозначить специальным знаком и оборудовать урной с водой для сбора окурков.
В остальных местах курение категорически запрещено.
4. Запретить использование на судне внештатных электронагревательных приборов, использование электрооборудования с неисправными вилками и сетевыми шнурами.
5. Запретить пользоваться открытым огнем на борту.
6. Разрешить пользоваться утюгом в гладильном помещении и сауной только с 08.00 до 23.00 судового времени при условии строгого выполнения утвержденных инструкций по эксплуатации.
7. В МО промасленную ветошь хранить только в металлических закрывающихся контейнерах с четко обозначенной маркировкой.
8. Всем членам экипажа изучить расположение противопожарного инвентаря и оборудования и знать как им пользоваться.
9. Ст.помощнику капитана провести со всеми членами экипажа инструктаж по требованиям ППБ.
10. Приказ довести до сведения всего экипажа под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: Об организации технической учебы на судне.

На основании требований Устава Службы на судах МРФ и Системы управления безопасностью, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Организовать на судне регулярное проведение технической учебы с экипажем.
2. Назначить ответственными за проведение технической учебы:
 - по палубной части – старшего помощника капитана.
 - по механической части – старшего механика.
3. Ответственным за проведение технической учебы составлять планы занятий на основании «Примерного перечня тем для проведения технической учебы на судах» и проводить их в запланированные сроки.
4. Приказ объявить всему экипажу под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О назначении судовых тальманов.

В связи с предстоящей перевозкой тарно-штучных грузов для организации счета груза при погрузке-выгрузке, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Назначить судовыми тальманами следующих членов экипажа:
.....
.....
2. Старшему помощнику капитана провести инструктаж по ТБ с вышеуказанными лицами при производстве грузовых работ.
3. Старшему помощнику капитана при проведении счета груза судовыми тальманами организовать несение вахты у трапа с привлечением других членов экипажа.
4. помощнику капитана проводить инструктаж с судовыми тальманами перед каждым предстоящим счетом груза, включая инструктаж о характеристиках и опасных свойствах груза.
5. Общий контроль за организацией тальманства и работой судовых тальманов возложить на помощника капитана.
6. Приказ довести до сведения экипажа под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: Об охране окружающей среды.

В целях предотвращения загрязнения окружающей среды и согласно положений МАРПОЛ-73/78, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Старшему помощнику капитана и старшему механику провести инструктаж со всеми членами экипажа на основании действующих руководящих документов по охране окружающей среды и предотвращению загрязнения.
2. Назначить ответственными:
 - за бункеровку судна
 - за работу очистительной станции и сдачу нефтесодержащих вод, исправное техническое состояние соответствующих систем и устройств
 - за сбор, сдачу хозфекальных вод и исправное техническое состояние соответствующих систем и устройств, за пломбировку и сохранность пломб на системах
 - за сбор, сдачу сухого мусора, пищевых и других отходов назначить помощника капитана
 - за сдачу сепарации и мусора после грузовых операций в портах назначить помощника капитана
 - за хранение пломбирователя при отсутствии капитана на борту судна, старшего пом.капитана
3. Непосредственно перед каждой бункеровкой судна и сдачей подсланевых вод ст. механику и вахтенному штурману производить инструктаж с участниками бункеровки под роспись в журнале распоряжений капитана и журнале распоряжений ст. механика в части П (распоряжения на рейс). Инструктаж производится согласно судовых инструкций по бункеровке или сдаче подсланевых вод.
4. Ведение «Журнала операций со сточными водами» и «Журнала операций с мусором» возлагаю на пом.капитана Ведение «Журнала нефтяных операций» возлагаю на ст.механика.....
5. Всему личному составу категорически запрещается выбрасывать за борт мусор любого вида, весь мусор собирать в контейнера, согласно маркировке.
6. Приказ довести до сведения всего личного состава под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О назначении ответственного лица за контроль и хранение документов членов экипажа.

На основании требований Системы управления безопасностью (СУБ), а также в целях сохранности и своевременного продления документов членов экипажа, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. помощнику капитана..... осуществлять проверку всех необходимых для занятия должности личных документов членов экипажа в соответствии с обязательным перечнем на предмет их наличия и сроков их действия.
2. Назначить ответственными за хранение документов членов экипажа.
 - 2.1. помощника капитана за:
 - медицинские книжки
 - свидетельства УТС и удостоверения по технике безопасности и электробезопасности
 - свидетельства УТС по противопожарной подготовке
 - свидетельства УТС по работе в дыхательных аппаратах
 - свидетельства на право работы с газоанализатором
 - свидетельства о прохождении курсов по оказанию первой медицинской помощи.
 - 2.2. помощника капитана за:
 - морские рабочие дипломы с подтверждениями и контрольными талонами
 - речные дипломы с контрольными талонами, справками о прохождении проверки знаний и спецлодции
 - свидетельства УТС по охране человеческой жизни на море, по перевозке опасных грузов, по управлению шлюпками и плотами
 - свидетельства о прохождении курсов на морском и речном радиолокационном тренажере
 - дипломы операторов ГМССБ
 - свидетельства по УКВ р/связи на ВВП
 - свидетельства об окончании курсов по САРП.
3. Приказ объявить всему экипажу под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: Об учете нормативно-правовых и руководящих документов.

На основании требований Системы по управлению безопасностью (СУБ), ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Учет всех нормативно-правовых и руководящих документов на судне вести в специальном «Журнале учета нормативно-правовых документов».
2. В журнале предусмотреть графу с указанием места хранения и ответственного за хранение каждого документа.
3. В журнале предусмотреть графу с указанием ответственного лица за корректуру каждого документа.

4. На каждом учетном документе проставить номер регистрации его в данном журнале.
5. С содержанием журнала ознакомить весь комсостав судна под роспись на отдельном листе в конце журнала.
6. «Журнал учета нормативно-правовых документов» хранить постоянно в рулевой рубке для обеспечения свободного доступа к нему заинтересованного члена комсостава судна.
7. Контроль за исполнением данного приказа оставляю за собой.
8. Приказ объявить всему командному составу.

ПРИКАЗ

Содержание: О допуске членов экипажа к работе на токарном, сверлильном, заточном станках.

На основании требований «Правил безопасности труда на судах речного флота», ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Запретить эксплуатацию токарного станка из-за отсутствия на судне специалиста, имеющего соответствующее квалификационное свидетельство.
2. Допустить к работе на сверлильном станке при соблюдении требований инструкции № 8 по правилам безопасной эксплуатации следующих членов экипажа:
.....
3. Допустить к работе на заточном станке при соблюдении требований Инструкции № 9 по правилам безопасной эксплуатации следующих членов экипажа:
.....
4. Ст.механику провести инструктаж по безопасной эксплуатации станков с вышеперечисленными членами экипажа под роспись.
5. Приказ объявить вышеуказанным лицам под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О назначении судовой комиссии по проверке, испытанию и маркировке грузоподъемных средств.

На основании требований «Правил безопасности труда на судах речного флота», ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Для проведения проверок, испытаний и маркировки имеющихся на судне грузоподъемных устройств назначить комиссию в составе:
 - старшего помощника капитана – председатель комиссии
 - старшего механика – член комиссии
 - боцмана (старшего матроса) – член комиссии.
2. Старшему помощнику капитана составить список всех грузоподъемных средств на судне, следить за сроками проведения их испытаний, не допускать к эксплуатации не проверенные грузоподъемные средства или с истекшим сроком проверки.
3. Приказ объявить вышеуказанным лицам под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О времени проведения 1 ступени контроля по ТБ
электромехаником.

На основании Положения о 3-х ступенчатом контроле по ТБ, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Назначить время проведения 1 ступени контроля по ТБ электромехаником ежедневно в _____ час судового времени.
2. Недостатки, выявленные при проведении 1 ступени контроля докладывать вахтенному помощнику капитана.
3. Приказ объявить вышеуказанным лицам под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О создании на судне досмотровых групп.

В целях предотвращения проникновения на борт судна посторонних лиц, провоза контрабанды и в соответствии с требованиями Международного Кодекса по охране судов и портовых средств, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Создать на судне постоянно действующие досмотровые группы из членов экипажа и закрепить их за объектами досмотра, а именно:
 - объект № 1 : полубак, главная палуба, трюма
 - 2-й пом. капитана - старший группы
 - старший матрос
 - матрос 1 кл.
 - объект № 2 : жилые и служебные помещения в надстройке, камбуз и кладовые, ходовая рубка
 - 3-й механик - старший группы
 - матрос 1 класса
 - повар
 - объект № 3 : МКО, инсинераторная, помещение АДГ, аккумуляторная, углекислотная, палуба юта
 - старший механик - старший группы
 - 2 механик
 - электромеханик.
2. Старшему трупу перед началом каждого досмотра проводить инструктаж по процедуре досмотра с членами досмотровых групп.
3. Контроль за выполнением данного приказа возлагаю на старшего помощника капитана.
4. Приказ довести до сведения всего экипажа под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О назначении на должность.

На основании направлений отдела кадров ОАО «СЗФ» и актов приема-передачи дел, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Считать приступившими к исполнению своих обязанностей согласно Устава службы на судах и зачислить в штат экипажа:
ст. помощника капитана.....
2 пом. капитана.....
ст.механика
- 2 механика
- 3 механика
- эл.механика
- боцмана(ст.матроса).....
- матроса 1 класса..
- матроса 1 класса.....
- повара

ПРИКАЗ

Содержание: О распределении обязанностей по радиосвязи.

В целях организации радиосвязи при эксплуатации судна в районах А1 и А2 ГМССБ, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Капитану:
 - обеспечить техническую эксплуатацию и содержание судовой техники в соответствии с правилами технической эксплуатации, инструкциями заводов-изготовителей
 - устранять лично или с привлечением судовых специалистов отказы судовой техники
 - вести установленную техническую документацию
 - своевременно предъявлять судовую технику к освидетельствованию органам Регистра России и другим органам технического надзора
 - осуществлять радиосвязь с береговыми и судовыми радиостанциями, передавать с судна радиограммы, телексы
 - соблюдать дисциплину в эфире, правила вызова, ответов на вызовы и обмена, не допускать частных переговоров, мешающих ведению служебных переговоров, немедленно и беспрекословно выполнять требования контрольных и береговых радиостанций, касающихся соблюдения дисциплины и порядка в эфире
 - регулярно и своевременно принимать метеосводки, прогнозы погоды, факсимальные карты погоды и состояния моря, штормовые и ледовые предупреждения, навигационные извещения от радиостанции на необходимые районы
 - требовать от лиц, ведущих радиотелефонные переговоры, выполнения правил радиосвязи и , в случае их нарушения, делать соответствующие предупреждения или прерывать переговоры
 - хранить и обеспечить работу 3-х переносных УКВ радиостанций
 - вести отчетность, установленную судовладельцем по радиосвязи
 - оказывать содействие связью другим судам.
2. Ответственным за аварийную радиосвязь назначаю Старшего помощника капитана.....
3. Ответственным за проведение тестирования (ежедневных, еженедельных и ежемесячных проверок) аппаратуры ГМССБ назначаюпомощника капитана.
4.помощнику капитана:

- составлять календарные графики технического обслуживания и ремонтные ведомости, обеспечивать и контролировать полноту объема и качество технического обслуживания и ремонта, выполняемых береговыми и судовыми специалистами
 - составлять заявки на материально-техническое снабжение, обеспечивать его получение и хранение, вести его учет
 - устранять лично или с привлечением судовых специалистов отказы судовой техники
 - обеспечивать подготовку приборов к рейсу и докладывать капитану
 - обеспечивать трансляцию по судну, радиопередачи должны заканчиваться до 23 часов
 - вновь назначенный на судно принимает от предшественника технические средства и материально-техническое снабжение.
5. Электромеханику:
 - осуществлять контроль за состоянием аккумуляторных батарей и зарядного устройства
 - оказывать помощь в устранении отказов судовой техники.
 6. Вахтенным помощникам капитана:
 - осуществлять наблюдение за сигналами тревоги, бедствия, срочности и безопасности в соответствии с правилами радиосвязи применительно к району плавания
 - заступив на вахту проверять готовность к действию аппаратуры ГМССБ, а также ознакомиться со всеми распоряжениями по вахте
 - вести журнал ГМССБ, заверять его личной подписью
 - в случае приема сигналов тревоги, бедствия, срочности и безопасности сообщить о полученных сигналах капитану и действовать согласно указаниям капитана
 - передавать сигналы тревоги, бедствия, срочности и безопасности только по распоряжению капитана судна
 - соблюдать дисциплину в эфире, правила вызова, ответов на вызовы и обмена
 - в сложных условиях плавания нести постоянную радиовахту по указанию капитана
 - сохранять тайну телексной корреспонденции и радиотелефонных переговоров. Право контроля такой корреспонденции на судне имеет только капитан
 - немедленно докладывать капитану о выходе из строя радиопередатчика или приемника и принимает меры (к исполнению) по устранению.
 7. Старшему помощнику капитана внести изменения в судовое расписание.
 8. С приказом ознакомить всех вышеуказанных лиц под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О назначении ответственных лиц за проведение инструктажа по охране труда.

На основании требований Положения о порядке обучения, проведения инструктажа и проверки знаний по охране труда работающих на предприятиях и судах речного транспорта и Системы управления безопасностью компании, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Назначить ответственными за своевременное и качественное проведение инструктажей по безопасности труда, обучению на рабочем месте и допуск лиц рядового состава к самостоятельной работе:
 - старшего помощника капитана по выполнению палубных работ

- старшего механика по выполнению работ по механической части
 - электромеханика по выполнению работ, связанных с использованием электрооборудования.
- Лицам, проводящим инструктаж, проведение первичного, повторного и внепланового инструктажа с рядовым составом, регистрировать в специальном журнале установленной формы (журнал регистрации инструктажа на рабочем месте) и личных карточках инструктажа.
 - Старшему помощнику капитана обеспечить контроль за своевременностью прохождения проверки знаний по охране труда и электробезопасности командного состава.
 - Приказ довести до сведения всего экипажа под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О назначении ответственных за корректуру нормативно-правовых документов.

Для поддержания нормативно-правовых документов в актуализированном состоянии, ПРИКАЗЫВАЮ:

- Назначить ответственными лицами за корректуру
СУБ
СОЛАС-74
ПДМНВ-78
МАРПОЛ 73/78
МК ММОГ
МОПОГ
- Корректуру неуказанных выше нормативно-правовых документов производить лицам, ответственным за их хранение.
- Контроль за выполнением приказа оставляю за собой.
- Приказ довести до сведения всего личного состава, ответственным лицам под роспись.

Компания должна обеспечить, чтобы капитан:

- имел надлежащую квалификацию;
- был полностью осведомлен о СУБ Компании; и
- получал всю необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

- 6. Ресурсы и персонал.** Компания должна нанимать квалифицированный персонал на суда и в офис и делать все необходимое, чтобы:
- знал свои обязанности;
 - проходил обучение и тренировки;

- получал необходимые инструкции.

Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно было укомплектовано соответствующим образом **квалифицированными, дипломированными игодными в медицинском отношении моряками**, согласно соответствующим Международным и Национальным требованиям.

Термин **«квалифицированный моряку»** понимается моряк, получивший минимально одобренное морское образование по соответствующей профессии и прошедший практику, согласно МК ПДМНВ.

Термин **«дипломированный моряк»** понимается моряк, имеющий диплом, соответствующий требованиям МК ПДМНВ.

Термин **«годный в медицинском отношении моряк»** понимается моряк, не имеющий противопоказаний медицинского характера согласно, Медицинских таблиц МК ПДМНВ и Национальных требований.

Численность экипажа судна должна соответствовать Международному Стандарту, изложенному в Резолюции ИМО A.890 «Принципы комплектования экипажей».

Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление нового персонала и лиц, переведенных на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на них обязанностями. Должны быть определены, оформлены в виде документов и представлены экипажу до выхода в рейс важнейшие инструкции, которые необходимо соблюдать.

7. Разработка планов проведения операций на судах:

- **планируй что сделать;**
- **выполняй, что запланировано;**
- **планирование и выполнение должно быть задокументировано.**

В период эксплуатации хозяйственная деятельность судна может быть рассмотрена через отдельные операции. Все судовые операции влияют на безопасность и охрану окружающей среды. Ниже приводится примерный перечень планов судовых операций, которые Компания разрабатывает для своих судов.

План налубных операций:

- подготовка судна к приходу/отходу;
- подготовка и стоянка на якоре;
- противопожарные обходы;
- швартовые операции;
- вахта в море и в порту;

План грузовых операций:

- проверка и инспекции грузового оборудования;
- процедуры по перевозке подготовка и содержание грузовых трюмов в специальных грузов; рабочем состоянии;

- контроль за разливом;
- погрузка;
- балластировка;
- выгрузка и передача груза;
- измерение осадки судна.

План операций в МКО:

- ежедневная вахта;
- требования к маневрированию;
- эксплуатация главных и вспомогательных механизмов;
- технические осмотры;
- проверка выполнения ремонтных работ

План навигационных операций:

- планирование рейса;
- маневрирование;
- постановка и снятие с якоря;
- плавание во льдах, узостях, при ограниченной видимости;
- плавание в тяжелых погодных условиях;
- плавание в районах интенсивного движения судов;
- приемка и сдача вахты;
- передача сообщений по судну;
- эксплуатация оборудования.

План операций по безопасности при выполнении работ:

- выдача разрешений на работу;
- операции с вертолетом;
- работы на высоте или за бортом;
работы в штормовую погоду;
- работы в закрытых помещениях;
- погрузка, хранение и выгрузка опасных материалов;

План операций по связи

- организация связи берег/судно и судно/берег;
- объявление общесудовых тревог;
- передача аварийных сообщений с судна;
- внутрисудовая связь;
- связь с береговыми центрами по спасению и охране окружающей среды.

План операций в отношении непотопляемости судна:

- водонепроницаемость;
- прочность корпуса;
- остойчивость судна;
- осадка и дифферент.

План операций в отношении предотвращения загрязнения:

- передача нефтепродуктов;
- обработка специальных грузов;
- балластные операции;
- сточные воды и мусор;
- выхлопы ДВС и др.

Для каждой из перечисленных выше операций компания должна разработать планы проверок и подробную инструкцию безопасного использования с учетом предотвращения загрязнения.

8. Готовность к аварийным ситуациям.

Компания должна установить процедуры по выявлению, описанию и действиям в потенциально аварийных ситуациях на судне. Компания должна разработать программы учений экипажа и учебных отработок действий в условиях аварийных ситуаций.

Компания должна установить процедуры по выявлению, описанию и действиям в потенциально-аварийных ситуациях на судне.

Компания для каждого своего судна должна составить перечень аварийных ситуаций. Примерными аварийными ситуациями могут быть следующие:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• неисправность ГД,• неисправность РМ,• обесточивание судна,• столкновение с судном,• посадка на мель,• смещение груза, | <ul style="list-style-type: none">• пожар,• затопление,• человек за бортом,• терроризм и пиратство,• разлив нефтепродуктов. |
|--|---|

Идентификация потенциально-возможных аварийных ситуаций должна производиться, исходя из собственного опыта Компании, национальной и международной морской практики по эксплуатации однотипных судов с поправками на конкретные условия их использования.

Компания должна установить программы подготовки экипажа и учебных отработок действий в условиях аварийной ситуации.

Цели подготовки состоят в осуществлении мер обеспечивающих постоянную готовность Компании быстро и эффективно реагировать на аварийные ситуации, могущие возникнуть на судах. Ответственным за готовность судов и экипажей к действиям в аварийных ситуациях является Назначенное лицо. Компания должна разработать Положение по тренировкам и обучению содержащем программы обучения и тренировок по отработке береговым и судовым персоналом действий в аварийных ситуациях, предотвращению аварий, локализации и сведениям к минимуму их последствий.

Для подготовки и обеспечения постоянной готовности Компании и судов к аварийным ситуациям должны быть созданы:

- в Компании — **Оперативный штаб по аварийным ситуациям;**
- на судне — **Судовой комитет безопасности, в состав которого входят: капитан, старпом, старший механик.**

Порядок действий Оперативного штаба Компании по аварийным ситуациям и Судового комитета безопасности отражены в *береговом* и *судовом* планах действий по потенциально-возможным аварийным ситуациям на судах.

Судовой план действий

Судовой план действий в аварийных ситуациях должен быть разработан на каждом судне. В плане должны быть отражены:

1. Состав оперативного штаба Компании и судового комитета безопасности, обязанности и ответственность судового персонала, внутрисудовые контакты и связь.
2. Чек листы, идентифицирующие аварийные ситуации и определяющие порядок действий судового персонала в этих ситуациях.
3. Связь судна с берегом, Компанией, властями, аварийно-спасательными компаниями, зональными поисково-спасательными центрами.
4. Метод и порядок сообщений с судна на берег и с берега на судно.
5. Взаимодействие с партнерами и посредниками и запросы о помощи.
6. Справочная информация об аварийно-опасных Компаниях и зональных поисково-спасательных центрах.

СУБ должна охватывать мероприятия, обеспечивающие способность Компании в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, связанные с её судами. Компания должна составлять программы обучения и тренировок. Программы должны содержать:

1. Индивидуальные инструкции и обучение судового экипажа, по использованию судовых спасательных и противопожарных средств и их снабжение.
2. Занятия и тренировки судового персонала по борьбе за живучесть судна, проводимые судовым командным составом и командирами аварийных партий под руководством старшего помощника и старшего механика.
3. Учебные сборы и учения, проводимые на судах для проверки готовности судового персонала к действиям потенциально-возможных аварийных ситуациях.

Проведенные обучения и тренировки регистрируются в судовой документации, предъявляемой при внутренних и внешних аудиторских проверках СУБ.

9. Доклады и анализы о несоответствиях, авариях и опасных случаях.

Ни один человек или система совершенна. Если замечена аварийная или опасная ситуация – немедленно сообщить капитану/Компанию. Система должна работать на Вашу безопасность. Это главная задача системы.

СУБ должна включать процедуры, обеспечивающие передачу сообщений Компании о случаях несоблюдения требований, несчастных случаях и опасных ситуациях, их расследования и анализ с целью совершенствования безопасности и предупреждения загрязнения.

Принципы судовых донесений изложены в резолюции ИМО А.648.

Под термином «*несоблюдения требований*» необходимо понимать:

1. выявившиеся несоответствия в СУБ на судне;
2. появление предложений по модернизации и совершенствования СУБ;
3. возникших претензий клиентуры по перевозимым грузам, претензий надзорных органов и властей порта, а также обратных претензий судна к субпоставщикам.

Доклады о несоответствиях составляются судовым командным составом за подпись капитана и передаются в адрес Назначенного лица. Доклады должны составляться точно и исчерпывающе. В них должны быть изложены:

- суть, подробное описание, вероятные первопричины происшествия и выявленные несоответствия в СУБ;
- последствия, вызванные происшествием и связанные с причинением вреда персоналу, ущерба окружающей среде, имуществу и безопасности;
- принятые действия по устранению или локализации последствий происшествия и требуемая поддержка берега;
- предложения по корректировке СУБ, вытекающие из первопричин происшествия.

10. Техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования.

Судно и его оборудование должно поддерживаться в хорошем состоянии. Всегда должно содержать в надлежащем состоянии и часто проверяться то оборудование, которое имеет важное значение для безопасности. Обязательное документирование выполненной работы.

Термин «*техническое обслуживание*» включает в себя *ремонт* и *докование* с одной стороны, *техническое обслуживание в эксплуатации* с другой.

Ремонт и докование являются классификационными видами технического обслуживания. Они совмещаются с очередными классификационными освидетельствованиями судов и проводятся с выводом их из эксплуатации на судоремонтных предприятиях.

Техническое обслуживание в эксплуатации проводится судовым экипажем и ремонтными бригадами, входящими в судовой персонал, в рейсах и портах при стоянках под грузовыми операциями. Техническое обслуживание в эксплуатации осуществляется на планово-предупредительной основе и выполняется заблаговременно до наступления интенсивных износов, старения и выхода из строя судовых конструкций, устройств и оборудования.

Под термином «*оборудование*», необходимо понимать: судовые системы, устройства, машины, механизмы, приборы, снабжение, инструмент.

Объем и состав технического обслуживания зависит от технического состояния судового оборудования, соответствия оборудования Стандартам (Правилам и нормам) надзорных органов, и определяется в процессе дефектации, осуществляющей современными методами и средствами диагностики и контроля. Основным документом, определяющим планирование, организацию и учет технического обслуживания судов в эксплуатации является судовой *план-график*. Он отражает регламент технического обслуживания и регулирования этого регламента на основе непрерывного контроля технического состояния судового оборудования.

Компания должна установить процедуры в СУБ для *определения оборудования и технических систем, внезапный отказ которых может создать опасные ситуации*. СУБ должна предусматривать специальные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования или систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервного оборудования, устройств или технических систем, которые не используются постоянно.

Критерием *определения оборудования и технических систем, внезапный отказ которых может создать опасные ситуации* является потеря судном хода, управляемости, маневренности, живучести и жизнеобеспечения.

11. Документация. СУБ должна быть выражена в письменном виде. Полнота документации должна постоянно контролироваться. Такие документы должны быть как в офисе, так и на судне.

Нормативно-правовая документация является ключевой документацией СУБ. По порядку разработки и введения нормативно-правовая документация подразделяется на внутреннюю и внешнюю.

Внутренняя нормативно-правовая документация

Документация, в которой описание и задействование СУБ именуется «Наставлением (Руководством)» по управлению безопасностью. Документация должна содержаться в том виде, который Компания считает наиболее эффективным. Каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к этому судну.

Компания должна разработать, оформить и ввести в действие:

1. Наставление (Руководство) по управлению безопасностью для Компании и для каждого судна;
2. План действий в аварийных ситуациях;
3. План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;
4. Положение по обучению и тренировкам.

Внутренняя нормативно-правовая документация не должна вступать в противоречия с международными и национальными требованиями.

Внешняя нормативно-правовая документация разрабатывается и вводится в действие полномочными на то международными (ИМО, МОТ, МАКО) и национальными (Правительство, Дума, Регистр) организациями, контролирующими и регламентирующими безопасность мореплавания. Компания устанавливает порядок обеспечения судов внешней документацией и отслеживает проводимые в ней изменения. Примеры внешней нормативно-правовой документации: Международные Конвенции (СОЛАС, МАРПОЛ, ПДМНВ), Кодексы МКУБ, ОСПС), Резолюции (ИМО, МОТ), Национальные правила (Законы, Распоряжения Правительства).

Отчетная документация представляется в форме:

- | | | | |
|-------------|--------------|---------------|---------------------|
| • докладов, | • донесений, | • протоколов, | • журналов, |
| • рапортов, | • актов, | • приказов, | • копий документов. |
| • отчетов, | • анкет, | • перечней | |

12. Осуществляемые Компанией проверки, пересмотр и оценка СУБ. Компания должна иметь свой внутренний порядок проверок, позволяющий установить работоспособность системы и ее совершенствование.

Часть В. Освидетельствование и проверка

13. Освидетельствование и периодическая проверка. Администрация флага или Признанная ею организация должна будет направлять внешнего Аудитора для проверки работоспособности Системы как в Компании так и на ее судах. После того как Аудитор убедиться в том, что Система работает, Администрация выдает Документ о соответствии для Компании (ДСК) и Свидетельство об управлении безопасностью (СвУБ) для каждого судна.

14. Освидетельствование для выдачи временного документа.

Временный ДСК может выдаваться Компании для облегчения первоначального внедрения данного Кодекса.

Временное СвУБ может выдаваться:

- новым судам, вступающим в Компанию;
- когда Компания принимает ответственность за эксплуатацию судна, которое для нее является новым;
- когда судно меняет флаг.

15. Проверка.

Все проверки, требуемые положениями данного Кодекса, выполняются в соответствии с процедурами, приемлемыми для Администрации.

16. Формы документов по МКУБ.

Все выдаваемые документы должны быть оформлены согласно форм, приведенных в Дополнении к данному Кодексу.

1.3. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ КОМПАНИИ И СУДНА

Концепция СУБ состоит из:

Общая политика Компании СУБ Компании СУБ судна

СУБ Компании определяется ее политикой. Политика Компании – это документ, определяющий цели и задачи Компании, а также методы и средства достижения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения окружающей среды.

- **БЕЗОПАСНОСТЬ**
- **КАЧЕСТВО**
- **ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ**

Политику Компании должны знать и разделять все должностные лица Компании, причастные к управлению безопасностью, капитаны и экипажи судов.

Общая политика Компании в основном состоит из:

- политики по обеспечению безопасного судовождения (Safe Navigation Policy);
- политики по предупреждению загрязнения (Pollution Prevention Policy);
- политики по обеспечению должного технического состояния судна (Technical Management Policy);
- политики по обеспечению безопасной перевозки грузов (Safe Cargo Operations Policy);

- политики по обеспечению личной безопасности (Personal Safety Policy);
- политики в области наркотиков и алкоголя (Drug and Alcohol Policy);
- кадровой политики (Personnel Policy);
- структурно-управленческой политики (Managerial Policies).

На Компании лежат обязанности:

1. укомплектования каждого экипажа в надлежащем количестве и должной квалификации;
2. чтобы заключения медицинской комиссии, рабочие дипломы, сертификаты и квалификационные свидетельства капитанов, командного состава и лиц судовой команды удовлетворяли требованиям международных конвенций;
3. чтобы техническое состояние судов соответствовало положениям международных и национальных документов;
4. наличия на каждом судне текстов международных конвенций, резолюций ИМО, национальных законов, правил, инструкций, руководств, регулирующих вопросы мореплавания;
5. обеспечения необходимыми картами, лоциями и всеми другими навигационными пособиями.

Ответственность, полномочия и взаимодействия всего персонала судов и береговых подразделений должны быть четко определены и доведены до каждого.

На каждого берегового и судового специалиста должна быть заведена персональная кадровая карточка, отражающая общее и специальное образование, имеющиеся дипломы и свидетельства, занимаемые должности, поощрения и взыскания, оценки аттестационных комиссий и проверяющих лиц.

Структурная схема СУБ судна

По каждому направлению политики Компании создаются конкретные Руководства, которые в последствии корректируются в процессе анализа, оценки, пересмотра Политики.

Каждое Руководство должно содержать ясные инструкции по эффективному управлению объектом по следующим этапам операций:

❖ Обычные операции

Ознакомление с судном; досмотр судна на предмет обнаружения посторонних лиц и предметов; контроль документации и т.п.

❖ Особые операции

Смена вахт; несение вахты на ходу и стоянке; постановка на якорь; прием лоцмана; швартовые операции; грузовые операции, бункеровка и т.п.



❖ Критические операции

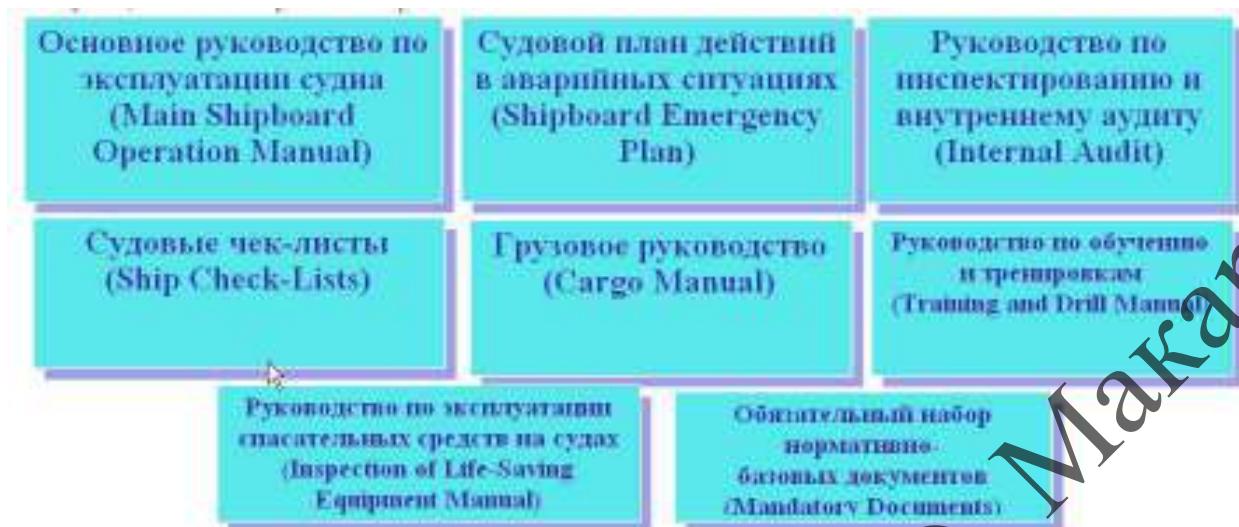
Плавание в тумане, во льдах, в узкостях, в шторм, грузовые операции с опасным грузом, операции с вертолетом и т.п.

❖ Аварийные ситуации

Пожар, повреждение ГД, столкновение, внезапный крен судна, обесточивание судна, посадка на мель, человек за бортом и т.п.

Для критических и аварийных операций должны быть разработаны специальные процедуры, инструкции, требования к персоналу, планы оперативных мер в случае инцидента или угрозы инцидента.

1.4. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ



Функциональные судовые документы

- **Основное руководство по эксплуатации судов** (Main Shipboard Operation Manual), определяющее основные положения по безопасности и предотвращению загрязнения, правила и инструкции по их выполнению.
- **Судовой план действия в аварийных ситуациях** (Shipboard Emergency Plan), определяющий порядок действий судового комитета безопасности и судового персонала в аварийных ситуациях.
 - **Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью** (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan), определяющий порядок действий судового персонала в аварийных ситуациях, связанных с возможностью загрязнения моря нефтью.
 - **Буклете критических процедур** (Emergency Procedures Booklet), определяющий содержание процедур по действиям судового персонала в наиболее вероятных аварийных ситуациях.
 - **Сборник инструкций по несению ходовой вахты на мостике** (Collected Directions for Watch Officer in Cargo of the Navigation Watch), определяющий действия вахтенного помощника в различных ситуациях, включая аварийные и предаварийные.
- **Судовая документация** (Shipboard Documents), содержащая состав судовой документации.
- **Судовые чек-листы** (Ship Check-Lists), содержащие проверочные листы по функциональным зонам и действиям в опасных и повторяемых ситуациях, а именно:
 - ❖ Судовые чек-листы ходового мостика (Bridge Check-Lists);
 - ❖ Судовые чек-листы бункеровочных операций (Bunkering Check-Lists);

- ❖ **Судовые чек-листы машинного отделения** (Engine Room Check-Lists);
- ❖ **Судовой чек-лист проверки безопасности судна капитаном** (Ships Safety Check-List (Masters Guidelines));
- ❖ **Судовые чек-листы опасных работ** (Permit To Unsafe Work Procedures).

- **Грузовое руководство** (Cargo Manual), определяющее общий регламент и нормативную базу обеспечения грузовых операций.
- **Руководство по техническому обслуживанию спасательных средств на судах** (Inspection of Life-Saving Equipment Manual), определяющее действие судового персонала по проверкам и техническому обслуживанию спасательных средств.
- **Руководство по обучению и тренировкам** (Training and Drill Manual), определяющее виды обучений и тренировок по отработке действий судового персонала в идентифицированных аварийных ситуациях.

Перечень папок (файлов, подборок) документов Компании приводится в Реестре документов Компании, а регламент хранения и архивирования - в процедурах, изложенных в общефункциональных процедурах.

Судовая СУБ должна обеспечивать, чтобы:

- члены экипажа, которым предписывается иметь дипломы (свидетельства), имели действительные дипломы (свидетельства) или действительные льготные разрешения. В случаях, определенных Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, дипломы должны иметь подтверждения; на судне имелись лица судового экипажа с дипломами специалиста по спасательным шлюпкам и плотам;
- численный состав экипажа отвечал национальным требованиям страны флага судна, а также на судне имелось свидетельство о минимально допустимой численности экипажа; члены экипажа имели квалификацию, достаточную для обслуживания соответствующего оборудования, устройств, приборов и т. п., обеспечивающих безопасность и предотвращение загрязнения окружающей среды;
- у соответствующих членов экипажа имелись свидетельства о повышении дополнительной квалификации (об окончании разного рода курсов повышения квалификации, прохождении специализированной подготовки на тренажерах и в учебных центрах, второй профессии и т.д.), включая медицинскую подготовку;
- ответственные лица вахт знали основные положения международных и национальных документов в отношении безопасности и охраны среды;

выполнялись требования в отношении медицинского освидетельствования экипажа;

- в составе вахты имелось лицо, владеющее английским языком в степени, достаточной для ведения переговоров по вопросам мореплавания и предотвращения загрязнения;

- осуществлялся строгий контроль за посещениями судна лицами, не являющимися членами экипажа;
- внешний вид и поведение членов вахт не вызывали сомнений в их способности выполнять свои обязанности;
- проводились учебные сборы, тренировки, тревоги с регистрацией необходимых данных в судовых журналах.

В соответствии с МКУБ судно освидетельствуется Администрацией, организацией, признанной Администрацией, или Правительством страны, в порту которой находится судно, по поручению Администрации.

Судну, выполнившему требования МКУБ, выдается Свидетельство об управлении безопасностью.

Свидетельство об управлении безопасностью выдается сроком на 5 лет и должно подтверждаться на основе периодического освидетельствования, о чем делается соответствующая запись в Свидетельстве.

Копия судового Свидетельства об управлении безопасностью должна находиться в главном офисе Компании.

1.5. ВНЕШНИЙ АУДИТ

В соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС-74 (Глава IX/6) и МКУБ (п. 13.5), признанная Администрацией организация (Регистр судоходства) должна периодически проверять работу СУБ Компании и судна.

"**Аудит**" - это одна из разновидностей инспектирования. Если термин "**Survey**" применяется главным образом к инспекторским проверкам ТЕХНИЧЕСКОГО характера, то термин "**AUDIT**" относится к проверкам ОРГАНИЗАЦИОННЫХ процедур.

Аудит СУБ - это способ проверки того, что действующая в Компании "Система управления безопасностью" отвечает поставленным целям и способна обеспечивать достижение установленных целей.

Установлена следующая очередность внешних проверок и освидетельствований:

- 1. Начальное освидетельствование СУБ** – в результате которого Компания получает "Документ о соответствии" (ДСК), а каждое судно «Свидетельство об управлении безопасностью» (СвУБ). **Срок действия каждого документа – 5 лет;**
- 2. Возобновляющие** - освидетельствование, по результатам которого возобновляются ДСК и СвУБ по окончании срока их действия (обычно за 6 месяцев до даты окончания);

3. Периодические - освидетельствования береговых подразделений Компании, выполняемые каждые 12 месяцев (\pm 3 месяца);

4. Промежуточные - освидетельствования судов Компании, выполняемые через 30 месяцев (\pm 6 месяцев) с момента выдачи СвУБ;

5. Внеочередные (дополнительные) - освидетельствования береговых подразделений и/ или судов Компании должны проводиться при обнаружении значительных несоответствий в период проведения первоначального, периодического или возобновляющего освидетельствований.

Дополнительное освидетельствование может быть проведено:

- при внесении изменений в СУБ для подтверждения действия ДСК и/ или СвУБ;
- по решению главного аудитора в зависимости от характера обнаруженных несоответствий;
- при аварийном случае с судном или в случае загрязнения окружающей среды или при несчастном случае с персоналом.

Объем дополнительного освидетельствования и порядок его проведения определяются в зависимости от причины, по которой осуществляется освидетельствование.

Условия изъятия ДСК и СвУБ

ДСК теряет силу в следующих случаях:

- по истечению срока действия документов;
- корректирующие действия не выполнены в установленный срок;
- СУБ Компании не предъявлено к освидетельствованию в установленные сроки;
- при обнаружении значительного несоответствия;
- изменения, внесенные в МКУБ не внедрены в СУБ.

Восстановить действия ДСК имеет право только Администрация, или классификационное общество, выдавшего его по поручению Администрации. Этот порядок проходит через освидетельствование в объеме первоначального.

1.6. ВНУТРЕННИЙ АУДИТ СУБ

Система управления безопасностью Компании требует наличия эффективных "обратных связей". Важнейшим элементом такой "обратной связи" является внутренний аудит СУБ, осуществляемый силами самой Компании.

Внутренние аудиторские проверки имеют важнейшее значение для:

- обеспечения "обратной связи" и надежной оценки реального состояния СУБ;

- оценки соответствия СУБ поставленным требованиям и выработка мер по ее совершенствованию;
- поддержания введенных процедур СУБ - в качестве определенного "дисциплинирующего воздействия" на персонал.

Внутренний аудит состоит из нескольких этапов:

Внутренний аудит СУБ по службам осуществляют руководители судовых служб, используя специальные "**Контрольные листы**", составленные для конкретных судовых служб; результаты докладываются по подчиненности - СПКМ или СТМ соответственно.

СПКМ – старший помощник капитана

СТМ – старший механик

Внутренний аудит СУБ "палубной" и "машинной" части осуществляют СПКМ и СТМ соответственно, лично контролируя состояние СУБ по сферам своей ответственности и проверяя результаты внутреннего аудита по службам.

Внутренний аудит СУБ судна капитаном, т. к. именно капитан имеет на судне верховную власть и ответственность как в отношении решений по безопасности, так и в отношении реализации Политики Компании.

"Капитанский аудит" обязательно производится перед аудитом более высокого уровня (внешним аудитом) и перед сдачей командования судном.

Аудит СУБ судна капитаном, принимающим командование судном, производится от имени и по поручению Компании. При этом заполняется специальный "**Контрольный лист**", который направляется в Компанию вместе с подписанным актом о приеме командования судном.

При приеме судна капитан должен:

- ознакомиться с экипажем судна;
- получить от капитана, сдающего судно, необходимые данные о конструктивных особенностях судна и его эксплуатационных, мореходных и маневренных свойствах, о готовности судна к предстоящему рейсу (о ходе ремонта), об имевших место аварийных случаях и их последствиях;
- ознакомиться с рейсовым заданием судна и ходом его выполнения;
- совместно с капитаном, сдающим судно, в сопровождении

старшего помощника и старшего механика осмотреть судно, получить необходимые разъяснения и сведения.

Аудит СУБ судна «Назначенным лицом» Компании осуществляется в соответствии с Планом аудиторских проверок.

В Компании вся деятельность по внутреннему аудиту СУБ осуществляется согласно план-графика внутренних аудиторских проверок СУБ судов Компании и контролируется "Назначенным лицом".

Внутренняя проверка начинается с вступительного совещания" ("брифинга") с членами экипажа судна. На этом брифинге:

- ❖ капитан судна представляет экипажу аудиторов, осуществляющих проверку;
- ❖ аудитор знакомит экипаж с целями и задачами проверки, планом проверки, методами и процедурами внутренней аудиторской проверки, а также устанавливает дату/время заключительного совещания и любых промежуточных совещаний группы аудиторов с капитаном и командным составом судна;
- ❖ капитан судна ставит задачи подчиненному персоналу, обеспечивает необходимое взаимодействие, выделение необходимых ресурсов, представление требуемой документации, и т. д.

Внутренняя аудиторская проверка обычно включает в себя официальную беседу с капитаном судна, изучение и контроль имеющейся на судне документации по СУБ, проверку выполнения требований и процедур СУБ, наблюдение за деятельностью и условиями работы на судне, беседы с членами экипажа судна.

На судне в ходе внутренней аудиторской проверки СУБ играются учебные тревоги, даются соответствующие "вводные", позволяющие проверить способность экипажа реагировать на опасные ситуации, несчастные случаи, аварии и аварийные ситуации.

При беседах с персоналом особое внимание обращается на знание Политики Компании в области безопасности и защиты окружающей среды, методы реализации этой Политики, выполнение обязательных норм и правил, использование применимых Кодексов, Руководств, Стандартов, а также на выполнение обязательных инструкций и процедур СУБ применительно к сфере ответственности и должностным обязанностям конкретного члена экипажа.

Результаты аудиторских проверок СУБ должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за проверенный вид деятельности.

чек-листы внутренней проверки системы управления безопасностью
Internal Safety Management System Assessment Check-Lists.

Т/Х «_____»

Дата _____

Номер проверки _____

Аудитор _____

ГУМРФ имени адмирала О.Макарова

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
<i>1</i>	<i>1</i>	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ GENERAL PROVISIONS Функциональные требования к СУБ Functional Requirements SMS Внедрила ли и поддерживает ли Компания СУБ на судне? Has the company implemented and maintained a safety management system on board the ship?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>2</i>	<i>2</i>	ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ SAFETY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION POLICY Изложена ли политика доступным для понимания языком? Is the strategy stated with understandable language? Способны ли члены экипажа изложить политику компании? Are the crewmembers required to demonstrate their ability to define the Company's policy?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>3</i>	<i>3</i>	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАМПАНИИ COMPANY RESPONSIBILITIES AND AUTHORITY Знает ли капитан/комсостав кто является компанией для данного судна? Are the Master/ ship's officers aware of the Company for the ship concerned?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>4</i>	<i>4</i>	НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО DESIGNATED PERSON Имеются ли на судне процедуры по линиям связи между назначенным лицом и судном? Has the ship documented communications links between the designated person and the ship procedures? Посещает ли назначенное лицо судно и имеются ли отчетные документы по его визитам? Does the designated person pay regular visits to the ship. Are these visits documented?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>5</i>	<i>5</i>	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАПИТАНА MASTER'S RESPONSIBILITY AND AUTHORITY Четко ли определила и оформила ли документально Компания ответственность капитана в отношении:		

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		<p>Has the company clearly defined and documented the master's responsibilities for the following:</p> <p><input type="checkbox"/> реализация политики Компании по обеспечению безопасности и защиты окружающей среды? implementation of the safety and environmental protection policy of the company?</p> <p><input type="checkbox"/> побуждения экипажа судна к соблюдению этой политики? motivating the crew to observe this policy?</p> <p><input type="checkbox"/> издания приказов и распоряжений в ясной и простой форме? issuing orders and instructions in simple and clear form?</p> <p><input type="checkbox"/> анализа СУБ и передачи сообщений о ее недостатках в Компанию? analysis of SMS and reporting deficiencies to the company?</p> <p>Проводит ли капитан беседы с экипажем? Are regular meetings with the crew carried out by the master?</p> <p>Содержит ли СУБ четкое подтверждение полномочий капитана? Has the company made a clear statement that clarifies and emphasises the master's authority in the operation of the SMS?</p> <p>Обеспечивает ли капитан и командный состав проведение внутренних проверок и осуществляет ли прямое наблюдение за выполнением установленных требований? Do the master and officers provide carrying out of internal audit and observe directly the fulfilment of specified requirements?</p> <p>Использует ли капитан и командный состав контрольные листы проверки действий, выполняемых судовым персоналом? Do the master and officers use check-lists of verification of doings carried out by ship crew?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	6	<p>РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ RESOURCE AND PERSONNEL</p> <p>Имеет ли капитан свидетельства, подтверждающие его квалификацию и опыт работы на судах определенного типа?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>Has the company made a clear statement on the levels of competence (qualification, training, experience) required for master for each ship type?</p> <p>Обеспечивает ли Компания, чтобы капитан получал всю необходимую поддержку от Компании для выполнения им своих обязанностей?</p> <p>Has the company clearly defined how the master is given the necessary support to perform his duties safely?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

№	Пункт МКУБ ISM ref.	Проверяемый вопрос Question to check	Да Yes	Нет No
		<p>Обеспечивает ли Компания, чтобы каждое судно было укомплектовано квалифицированным, дипломированным и годным в медицинском отношении персоналом?</p> <p>Does the company ensure that the ship is properly manned with qualified, certified and medically fit seafarers?</p> <p>Выполняется ли процедура, обеспечивающая проверку документов, подтверждающих выполнение вышеуказанных требований?</p> <p>Is there a documented procedure to check above mentioned requirements?</p> <p>Обеспечивается ли на судне ознакомление с функциональными обязанностями вновь прибывшего персонала и персонала, перешедшего на новую должность, которые связаны с безопасностью и защитой окружающей среды?</p> <p>Are there procedures on board to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments are given proper familiarisation on safety and environmental protection relevant to their duties?</p> <p>Ознакамливается ли судовой персонал до выхода в рейс с основными инструкциями, требования которых ему необходимо соблюдать?</p> <p>Does shipboard personnel familiar prior to joining with essential instructions requirements of which must be observe?</p> <p>Судовой персонал, участвующий в СУБ, ознакомлен и понимает соответствующие кодексы, правила, нормы и руководства?</p> <p>Shipboard personnel involved in the SMS are given familiarisation with and have understanding of relevant rules, codes, regulations?</p> <p>Способны ли члены экипажа эффективно взаимодействовать между собой при выполнении своих обязанностей?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Are crew members able to communicate effectively with each other in the conduct of normal duties ?		
7		<p>РАЗРАБОТКА ПЛАНОВ ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ НА СУДАХ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p>PLANS FOR SHIPBOARD OPERATIONS. GENERAL PROVISION</p> <p>Имеет ли Судно четкое описание и структурную схему судовой организации?</p> <p>Are there shipboard departmental divisions structure scheme and descriptions on ship?</p> <p>Четко ли отражено положение капитана в пределах судовой организации?</p> <p>Is the master's position within the shipboard organisation</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		clearly indicated?		
8	7	<p>СУДОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ SHIPBOARD ORGANISATION</p> <p>Четко ли определены обязанности каждого члена экипажа в соответствующей службе?</p> <p>Have functional responsibilities been defined for each ship-board position?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	7	<p>ПРОЦЕДУРЫ ДОКЛАДОВ REPORTING PROCEDURES</p> <p>Имеет ли судно процедуры следующих докладов: Has the ship documented the reporting procedures? Do they incorporate the following:</p> <p>внутрисудовые? within the ship ?</p> <p>судно - руководство Компании на берегу? ship- to shore management?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
10	7	<p>ЛИНИИ СВЯЗИ МЕЖДУ СУДНОМ И БЕРЕГОМ COMMUNICATIONS BETWEEN SHIP AND COMPANY</p> <p>Имеются ли линии связи между судном и берегом? Are there clear lines of communication between the ship and the company?</p> <p>Имеется ли возможность связаться с Компанией в любое время суток? Is it possible to get in touch with company officer and managers at all times, regardless of the time of day or night?</p> <p>Установлены ли линии связи между Компанией и судном в аварийных ситуациях? In emergencies, have methods of communicating between ship and company been established?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
11	7	<p>ПРОЦЕДУРА КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ SAFETY INSPECTION PROCEDURE</p> <p>Выполняется ли на судне процедура проведения внутренних проверок?</p> <p>Is carry out a procedure on board of internal safety inspection?</p> <p>Выполняется ли задокументированная процедура устранения обнаруженных несоответствий?</p> <p>Is carry out a follow up procedure for dealing with identified domestic defects?</p> <p>Имеются ли объективные доказательства того, что данная процедура эффективна?</p> <p>Is there evidence that the follow-up procedure is effective?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
12	7	<p>БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ BALLAST OPERATIONS</p> <p><i>Выполняются ли на судне задокументированные процедуры по проведению балластных операций?</i> Is carry out on the ship documented the procedures for carrying out ballast operations?</p> <p><i>Распределены ли установленные ответственности между судовым персоналом?</i> Are specific responsibilities allocated to shipboard personnel?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	7	<p>ОПАСНЫЕ РАБОТЫ ACTIVITIES HAVING INCREASED RISK?</p> <p><i>Знает ли персонал типы работ и рабочие зоны, связанные с повышенным риском, на которые требуется выдача разрешений?</i> Are the personnel aware of types of work, types of job or areas where permits are required know to all concerned?</p> <p><i>Распределены ли установленные ответственности между судовым персоналом?</i> Are specific responsibilities allocated to shipboard personnel?</p> <p><i>Требуют ли процедуры наличие письменного разрешения на проведение работ, связанных с повышенным риском?</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Do the procedure require written authority for carrying out certain types of high risk activities?		
		<p><i>Требует ли данная система личной подписи лица, осуществляющего работы, связанные с повышенным риском?</i> Does the permit to work system allow the person carrying out the high risk activity to be the sole signatory on the permit?</p> <p><i>Четко ли установлено лицо, выдающее разрешение?</i> Is it clearly laid down who issues the permits?</p> <p><i>Обеспечивает ли данная система сохранение копии разрешения на работы, связанные с повышенным риском?</i> Does the system provide for the recipient of the permit to retain a copy of the permit ?</p> <p><i>Получает ли персонал, выдающий разрешение на работы и персонал, проводящий опасные работы соответствующую подготовку или инструктаж?</i> Are personnel with specific duties (who issues the permits and who carrying out high risk activities) in the permit sys-</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		tem given proper training?		
		Четко ли определяет данное разрешение работы, которые должны быть выполнены? Do permits specify clearly the jobs to be done? Четко ли определяет данное разрешение лицо или лица, выполняющих опасные работы? Do permits specify clearly to whom they are issued?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Четко ли определяет и регистрирует данная система потенциальные возможные риски в разрешении? Does the permit system require the potential hazards to be clearly identified and recorded on the permit? Четко ли определяет данное разрешение требуемые меры предосторожности? Does the permit clearly identify the precautions to be taken? Должен ли персонал, получающий разрешение, подписывать его в подтверждение того, что все условия выполняемых им работ он однозначно понимает? Does the recipient have to sign the permit to show that the conditions are understood? Четко ли определяет данное разрешение время, место и оборудование, используемое при работе? Does the permit clearly specify the time, location and plan to be worked on?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	7	МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ MEDICAL ARRANGEMENTS Выполняется ли задокументированная процедура по медицинскому обслуживанию и оказанию первой медицинской помощи на судне?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Is the documented of procedures for medical and first aid arrangements carrying out on the ship? Распределены ли установленные ответственности между судовым персоналом? Has the company allocated specific responsibilities to ship-board personnel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	7	ИЗДАНИЕ ПРИКАЗОВ STANDING ORDERS Выполняется ли задокументированная система издания капитаном и старшим механиком приказов и распоряжений? Is the system for issuing master's and chief engineer's standing orders carrying out?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	7	РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ WORKING HOURS Выполняется ли на судне задокументированная процедура контроля за количеством рабочих часов всего	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		<i>судового персонала?</i>		
		<p>Is the documented procedure for controlling the working hours of all shipboard personnel carrying out?</p> <p><i>Соответствует ли данная процедура требованиям всех национальных и международных норм?</i></p> <p>Does the procedure comply with all national and international regulations?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>17</i>	<i>7</i>	<p>ПОГРУЗКА / ВЫГРУЗКА. LOADING/ DISCHARGING</p> <p><i>Выполняются ли задокументированные процедуры по погрузке и выгрузке судна?</i></p> <p>Are the documented measures in place for loading and discharging cargo carrying out on the ship?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>18</i>	<i>7</i>	<p>СТОЯНОЧНЫЕ ВАХТЫ HARBOUR WATCHES</p> <p><i>Выполняется ли на судне задокументированные процедуры по несению стояночных вахт в порту и патрулированию?</i></p> <p>Are the documented procedures which apply to the maintenance of harbour watches and patrols carrying out on the ship?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>19</i>	<i>7</i>	<p>КОНТРОЛЬ ЗА ДИФФЕРЕНТОМ, ОСТОЙЧИВОСТЬЮ И НАПРЯЖЕНИЯМИ НА КОРПУСЕ MONITORING TRIM, STABILITY AND HULL STRESS</p> <p><i>Планируются ли грузовые операции с учетом остойчивости, дифферента и крена судна?</i></p> <p>Are loading and discharge operations pre-planned to take account of stability and trim/list conditions?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>20</i>	<i>7</i>	<p>ПРОВЕРКА ОСАДКИ СУДНА CHECKING DRAUGHT CONDITION</p> <p><i>Выполняется ли на судне задокументированные процедуры по проверке и регистрации осадки судна перед выходом в море?</i></p> <p>Are the procedures for checking and recording the draught condition of the vessel prior to sailing carrying out?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>21</i>	<i>7</i>	<p>ПРОВЕРКА ОСТОЙЧИВОСТИ СУДНА CHECKING STABILITY CONDITION</p> <p><i>Выполняется ли на судне задокументированные процедуры по проверке и регистрации остойчивости судна перед выходом в море?</i></p> <p>Are the procedures for checking and recording the stability condition of the vessel prior to sailing carrying out?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>22</i>	<i>7</i>	<p>РЕАГИРОВАНИЕ В СЛУЧАЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ RESPONSE TO POLLUTION INCIDENTS</p>		

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		<p>Имеет ли судно задокументированные процедуры по реагированию в случае загрязнения окружающей среды? Has the ship documented specific procedures for responding to pollution incidents?</p> <p>Имеет ли судно одобренный Судовой аварийный план на случай загрязнения нефтью (SOPEP) в соответствии с правилом 26, конвенции МАРПОЛ 73/78? Does the ship have an approved Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP), in accordance with regulation 26 of MARPOL 73/78?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>Знает ли капитан о необходимых действиях по передаче сообщений в случае загрязнения нефтью в соответствии с конвенцией МАРПОЛ 73/78? In accordance with MARPOL 73/78, is the master fully aware of the reporting requirements to be actioned in the event of pollution incidents?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	7	<p>ОЦЕНКА ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ ASSESSMENT OF WEATHER CONDITIONS</p> <p>Выполняется ли на судне задокументированные процедуры по оценке погодных условий перед выходом в море? Are the procedures for assessing weather conditions prior to sailing carrying out on the ship?</p> <p>Задокументировано ли то, что капитан имеет верховную власть в отношении принятия решения выходить в море или нет? Is it documented that master have overriding authority to decide whether to proceed to sea or not?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	7	<p>ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА PASSAGE PLANNING</p> <p>Выполняется ли на судне задокументированные процедуры по планированию рейса? Are the procedures for passage planning carrying out on board the ship?</p> <p>Выполняется ли на судне процедуры, обеспечивающие чтобы вся необходимая для рейса документация, карты, справочные книги и т.п. были бы актуализированы? Are the procedures for ensuring that all supporting passage documentation, charts, reference books, etc. are kept up to date carrying out?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	7	<p>КРЕПЛЕНИЕ ГРУЗА, КРЫШКИ ТРИМОВ И ПАЛУБНЫЕ ОТВЕРСТИЯ SECURING CARGO, HATCHES AND HULL OPENINGS</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		<i>Выполняется ли на судне задокументированные процедуры, обеспечивающие, чтобы капитан получал доклады от ответственного персонала о том, что все на судне должным образом закреплено перед выходом в море?</i> Are the reporting procedures documented to ensure that the master is given positive statements by responsible personnel that the vessel is properly secured for sea carrying out?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	7	ПРОВЕРКА СЭУ, РУЛЕВОГО УСТРОЙСТВА, НАВИГАЦИОННОГО И РАДИООБОРУДОВАНИЯ, ГЕНЕРАТОРОВ, АВАРИЙНОГО ОСВЕЩЕНИЯ И ЯКОРНОГО УСТРОЙСТВА TESTS OF ENGINES, STEERING GEAR, NAVIGATION AND COMMUNICATIONS EQUIPMENT, GENERATORS, EMERGENCY LIGHTING AND ANCHORING EQUIPMENT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<i>Выполняется ли на судне задокументированные процедуры по проведению функциональных проверок всего критического оборудования перед выходом в море?</i> Are the documented procedures for pre-sailing functional checks of all critical equipment carrying out? <i>Распределены ли установленные ответственности между судовым персоналом?</i> Are responsibilities allocated to specific shipboard personnel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	7	СУДНО В МОРЕ THE SHIP AT SEA <i>Имеется ли на судне задокументированная процедура по несению вахты на мостике и в МО?</i> Are the arrangements for the bridge and engine room watchkeeping documented in a procedure? <i>Имеется ли на судне задокументированная процедура по изданию капитаном письменных инструкций для персонала, несущего вахту на мостике?</i> Is there a documented procedure for the master to issue written standing instructions to bridge watchkeepers? <i>Имеется ли на судне задокументированная процедура по изданию старшим механиком письменных инструкций для персонала, несущего вахту в МО?</i> Is there a written procedure for the chief engineer to issue written standing instructions to the ER watchkeepers?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	7	СПЕЦИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ВАХТЫ В ШТОРМОВУЮ ПОГОДУ И ТУМАНЕ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		<p>SPECIAL ARRANGEMENTS FOR BAD WEATHER AND FOG</p> <p><i>Имеется ли на судне задокументированная процедура по организации вахты в штормовую погоду и тумане?</i> Are the special arrangements for bad weather and fog documented in a procedure?</p> <p><i>Задокументировано ли то, что капитан имеет верховную власть в принятии решения относительно действий в штормовую погоду или туман?</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>Is it documented that the master have overriding authority to exercise his own judgement in actions to take in the event of bad weather and fog?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	7	<p>ИНФОРМАЦИЯ О МАНЕВРЕННЫХ ХАРАКТЕРИСТИКАХ СУДНА MANOEUVRING DATA</p> <p><i>Имеются ли на судне задокументированные процедуры, обеспечивающие, чтобы капитан и командный состав судна имели правильную информацию о маневренных качествах судна?</i> Are there documented procedures for ensuring that the master and shipboard officers are provided with verified data on the manoeuvring characteristics of the vessel?</p> <p><i>Требует ли данная процедура, чтобы эта информация была представлена в ясной и практической форме и находилась на видном и доступном месте?</i> Does the procedure require the information on manoeuvring data to be displayed in a clear and practicable manner and in a prominent and useful position?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	7	<p>ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ ОБХОДЫ FIRE PATROLS</p> <p><i>Выполняются ли на судне задокументированные процедуры по противопожарным обходам?</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>Are the procedures for fire patrols carrying out?</p> <p><i>Распределены ли установленные ответственности между судовым персоналом?</i> Are specific responsibilities allocated to shipboard personnel?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	7	<p>ПОДГОТОВКА К ПРИХОДУ В ПОРТ PREPARING FOR ARRIVAL IN PORT</p> <p><i>Выполняются ли на судне задокументированные процедуры по проведению функциональных проверок критического оборудования перед приходом в порт?</i> Are the documented procedures for function tests of all critical equipment prior to arrival in port carrying out?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	7	<p>ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА PILOTAGE</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		Выполняются ли задокументированные процедуры по проведению учений и тревог? Is the ship documented procedures for holding emergency drills and exercises carrying out?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Ведутся ли отчетные документы по учебным тревогам? Are all drills and exercises recorded?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Проводится ли анализ результатов учебных тревог с целью оценки их эффективности? Are drills and exercises used to test the effectiveness of scenario based contingency plans? Способно ли судно связаться с Компанией в любое время для реагирования на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации? Is the ship able to get in touch with company regardless of the time of day or night to react on accidents and hazardous occurrences?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
35	9	СООБЩЕНИЯ О НЕСООТВЕТСТВИЯХ, НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЯХ И ОПАСНЫХ СИТУАЦИЯХ И ИХ АНАЛИЗ REPORTS AND ANALYSIS OF NON-CONFORMITIES, ACCIDENTS AND HAZARDOUS OCCURRENCES Имеет ли судно процедуры по передаче сообщений в Компанию о несоответствиях, несчастных случаях и опасных ситуациях? Has the ship procedures for ensuring that non-conformities, accidents and hazardous occurrences are reported to the company ashore? Имеются ли на судне отчетные документы о несоответствиях, несчастных случаях и опасных ситуациях? Has the ship reporting documents on non-conformities, accidents and hazardous occurrences? Выполняется ли по результатам расследования следующее: Do the results of investigations result in any of the following, where appropriate: <input type="checkbox"/> корректирующие действия? corrective action? <input type="checkbox"/> проведение анализа со стороны руководства Компании? analysis by the company management? <input type="checkbox"/> внесение изменений в процедуры и инструкции СУБ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос</i> <i>Question to check</i>	<i>Да</i> <i>Yes</i>	<i>Нет</i> <i>No</i>
		amendment to existing SMS procedures and instructions?		
36	10	ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ И РЕМОНТ СУДНА И ОБОРУДОВАНИЯ MAINTENANCE OF SHIP AND EQUIPMENT <p><i>Выполняются ли задокументированные процедуры, обеспечивающие техническую эксплуатацию и ремонт судна в соответствии с требованиями правил, норм, кодексов и руководств, а также дополнительными требованиями, которые могут быть установлены Компанией?</i></p> <p>Is the documented the procedures for ensuring that the ship is maintained in a manner that satisfies the requirements of safe and pollution free operations carrying out? Do the procedures refer to applicable rules, regulations, codes, guidelines and any additional requirements which may be established by the company?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	10	<p><i>Включают ли в себя процедуры по технической эксплуатации судна следующее:</i></p> <p>Has the company ensured that the maintenance procedures incorporate the following features:</p> <p><input type="checkbox"/> <i>проведение технических осмотров и технического обслуживания через соответствующие промежутки времени?</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>maintenance inspection and maintenance carried out held at appropriate intervals?</p> <p><input type="checkbox"/> <i>ведение отчетный документов по технической эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту судна?</i></p> <p>maintenance and maintenance carried out of adequate records?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39	10	<p><i>Выполняются ли процедуры по определению оборудования, технических средств и систем, внезапный отказ в работе которых может привести к опасной ситуации?</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>Does the ship have a procedure for identifying critical shipboard equipment and technical systems, whose sudden failure may result in hazardous situations?</p> <p><i>Выполняются ли процедуры, обеспечивающие постоянную функциональную надежность критических систем?</i></p> <p>Are the ship procedures for ensuring the continued functional reliability of critical systems carried out?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p><i>Выполняется ли процедура по проверкам резервного оборудования или технических средств и систем, которые не используются постоянно?</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		Is the procedures for testing stand-by arrangements and equipment or technical system that are not in continuous use carried out? Имеется ли перечень этого оборудования? Has the ship list of this equipment?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	10	Включены ли технические осмотры в текущее техническое обслуживание и ремонт судна в период эксплуатации? Does maintenance inspection are part of current maintenance procedures of ship and equipment? Имеются ли отчетные документы по этим осмотрам?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Are there reporting documents of this inspections? Проводится ли техническое обслуживание судна на регулярной основе в соответствии с требованиями? Is the ship maintenance carried out on a regular basis, as required by enterprises ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	11	Выполняется ли проведение калибровки средств измерений на основе согласованного перечня судовых средств измерения в установленные межкалибровочные интервалы? Are the measuring instruments calibrated on the basics of an agreed list of shipboard measuring instruments at the specified calibration intervals ? ДОКУМЕНТАЦИЯ DOCUMENTATION Выполняются ли задокументированные процедуры управления всеми документами и данными, касающимися СУБ? Does the ship have written procedures for controlling all documents and data which are relevant to the SMS? Имеется ли на судне актуализированный перечень всех соответствующих кодексов, руководств, правил и норм? Is there an up to date list of all relevant rules, regulations, codes and guidance on board? Имеется ли на судне библиотека, содержащая эти документы?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Is there a library on board that contains all relevant rules, regulations, codes and guidance?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42	11	Действует ли процедура для поддержания судовой библиотеки в актуализированном состоянии? Is the a procedure for ensuring that the shipboard library is kept updated? Имеет ли судно задокументированные процедуры, обеспечивающие:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос Question to check</i>	<i>Да Yes</i>	<i>Нет No</i>
		<p>Has the ship written procedures for ensuring that documents are available at all relevant location?</p> <p><input type="checkbox"/> доступность действующих документов во всех соответствующих местах?</p> <p>Is appropriate part of SMS documentation available for everybody, who takes part in SMS?</p> <p><input type="checkbox"/> чтобы своевременно изымались устаревшие документы?</p> <p>Are there written procedures for ensuring that obsolete documents are removed and destroyed?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>Имеет ли судно всю соответствующую документацию по СУБ, относящуюся к этому судну?</p> <p>Has the ship all appropriate SMS documentation relevant to the ship?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43	12	<p>ПРОВЕРКА, АНАЛИЗ И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ КОМПАНИЕЙ</p> <p>COMPANY VERIFICATION, REVIEW AND EVALUATION</p> <p>Проводит ли Компания внутренние проверки СУБ на судне?</p> <p>Has the company documented procedures for carrying out internal SMS audits on board the ship?</p> <p>Имеются ли отчетные документы по таким проверкам?</p> <p>Are these audits documented?</p> <p>Имеет ли судно расписание по проведению внутренних проверок СУБ?</p> <p>Has the ship established an internal SMS audit schedule that incorporated all shore-based offices and departments and all ships?</p> <p>Требует ли данная процедура от аудитора, проводящего внутреннюю проверку СУБ, составления письменного отчета о проверке?</p> <p>Does the internal SMS audit procedure require the auditor to make a written report?</p> <p>Вырабатываются ли корректирующие действия по обнаруженным несоответствиям?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Do non-conformities require corrective action to be raised?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>Устанавливает ли процедура проведения внутренних проверок СУБ сроки выполнения корректирующих действий?</p> <p>Does the internal SMS audit procedure require the corrective actions to be closed out by a certain date?</p> <p>Используются ли результаты внутренних проверок для совершенствования СУБ?</p> <p>Are the results of the internal SMS audit used in the improvement of the SMS?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>№</i>	<i>Пункт МКУБ ISM ref.</i>	<i>Проверяемый вопрос</i> Question to check	<i>Да</i> Yes	<i>Нет</i> No
44	13	<p>СЕРТИФИКАЦИЯ, ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ CERTIFICATION, VERIFICATION AND CONTROL</p> <p>Имеет ли судно копию действующего ДСК, распространяющейся на данный тип судна? Is there a copy of the document of compliance onboard the ship?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>Имеет ли судно действующую СвУБ? Does the ship have a valid safety management certificate?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Подписи
Signatures

Аудитор
Auditor

Проверяемый
Auditee

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

1.7. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ

В 1982 году правительства европейских государств подписали в Париже первое региональное соглашение о Государственном Портовом Контроле - "Парижский Меморандум о взаимопонимании по Государственно-му Портовому Контролю" ("Paris MOU on PSC").

Кроме Парижского меморандума существуют:

1. Латиноамериканский (1992 г.) 4. Среиземноморский(1997г.)
2. Токийский (1993 г.) 5. Меморандум Индийского океана (1998 г.)
3. Карибский (1996 г.) 6. Черноморский (1999 г.)

Практически весь Мировой океан перекрыт тем или иным меморандумом.

В настоящее время в мире действует девять «Меморандумов».

В 1982 г. в Париже четырнадцатью европейскими морскими странами был подписан Меморандум о взаимопонимании, в котором констатировалось, что:

«... главная ответственность за действенное внедрение стандартов, содержащихся в международных инструментах, ложится на власти государств, чей флаг носит судно, тем не менее, со стороны государств порта требуются активные действия по предотвращению эксплуатации субстандартных судов...».

Поэтому, подписавшие согласились, что:

«... каждая власть будет поддерживать эффективную систему портового контроля для того, чтобы иностранные торговые суда, посещающие порты государства, без какой-либо дискриминации флага, под которым они плавают, удовлетворяли требованиям, содержащимся в международных инструментах...».

Этот документ, имея официальное наименование «Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государствами порта» (МОУ), в морских кругах получил обиходное название **«Парижский меморандум»**. В дальнейшем к этому соглашению присоединились и другие государства; Российская Федерация присоединилась к нему с 1 января 1996г.

Государственный портовый контроль является эффективным инструментом **ПРИНУЖДЕНИЯ** к выполнению судами международных требований, норм, стандартов в области безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды, а также - инструментом выявления **СУБСТАНДАРТНЫХ** компаний, флагов, классификационных обществ.

Резолюция ИМО А.787(19). Основываясь на расширяющейся практике контроля иностранных судов государствами порта и учитывая положительные результаты контроля, а также тот факт, что через региональные соглашения контроль судов уже практикуется значительным числом стран, в ноябре 1995 г. ИМО на своей 19 Ассамблее приняла резолюцию **A.787(19) «Процедуры контроля судов государством порта».** В этом документе подтверждается желание ИМО:

«... обеспечить, чтобы суда всегда соответствовали стандартам безопасности на море и стандартам по предотвращению загрязнения, предписанным соответствующими конвенциями...»,

в связи с чем признается

«... необходимость для государств порта, при нахождении в их портах иностранных судов, не только контролировать их соответствие стандартам по безопасности и предотвращению загрязнения, но также и оценивать способность судовых экипажей выполнять свои обязанности в отношении эксплуатационных требований...».

Каждая Администрация сообщает о проведенных ею инспекциях ГПК при помощи информационно-справочной компьютерной сети. Сеть состоит из региональных центров и замыкающихся на них всех портов бассейна, открытых для захода иностранных судов. Вся информация практически мгновенно поступает в компьютерный центр, где она хранится, обрабатывается и выдается по запросу.

Контроль осуществляется специально уполномоченными инспекторами государственного портового контроля ("Port State Control Officers") в соответствии с Резолюцией А.787(19) - "Процедуры контроля судов Государством Порта" с дополняющей ее Резолюцией А.882(21). Последняя должна обязательно быть на борту судна и быть тщательно изучена капитаном и всеми лицами командного состава судна.

Инспектирование судна должно сводиться к тому, чтобы убедиться, что на судне есть все действительные конвенционные сертификаты и другая соответствующая документация, и чтобы составить впечатление об общем состоянии судна, судового оборудования и судового экипажа - если только у офицера "Государственного Портового Контроля" не появятся **"ЯВНЫЕ ОСНОВАНИЯ"** полагать, что состояние судна либо его оборудования не соответствует существенным образом имеющимся данным в судовых сертификатах.

Если, однако, на основании своих наблюдений и общего впечатления от судна офицер Государственного Портового Контроля имеет "явные основания" полагать, что судно может быть "субстандартным", то он должен перейти к "более детальной инспекции".

"Субстандартное судно" ("Sub-Standard Ship") - это судно, у которого корпус, механизмы, оборудование или безопасность эксплуатации существенно ниже норм, отсутствие действительных дипломов, требуемых

соответствующими конвенциями, или у которого количество членов экипажа не соответствует «Свидетельству о минимальном составе экипажа».

Задержание судна в порту – это действие, предпринимаемое Государством Порта в тех случаях, когда состояние судна или его экипаж в значительной степени не соответствуют требованиям применимых Конвенций, для того, чтобы судно не могло выйти в море до тех пор, пока его плавание представляет опасность для самого судна или для лиц на его борту или необоснованную угрозу нанесения вреда морской среде.

Задержание судна в порту связано с возможным отнесением судна к разряду "субстандартных".

Типовая форма проверки офицером ГПК СУБ судна согласно Резолюции ИМО А.787(19)

1. конструкция (состояние обшивки и палуб, трапы, релинги, коррозия, вмятины);
2. машинные помещения (состояние механической и электрической установок, неисправности механизмов);
3. условия назначения грузовой марки (надежность люковых закрытий и пр.);
4. спасательные средства (признаки неиспользования спусковых устройств, дефекты);
5. противопожарная безопасность (состояние палубных магистралей, пожарных шлангов, загрязнение МО, работоспособность противопожарных дверей, воздушных заслонок);
6. МППСС (состояние навигационных огней и их экранов, работа звуковых сигналов и сигналов бедствия);
7. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции (состояние насосного помещения, устройств перекрытия воздуха и топлива при пожаре, систем сигнализации и аварийного электропитания);
8. Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию (исправность радиооборудования, грамотность радиоспециалистов, радиожурнал);
9. оборудование сверх требуемого конвенциями, государством флага (нерабочее и неисправное оборудование должно быть удалено с судна или зафиксировано вне рабочем состоянии);
10. Руководство по требованиям к сбросам согласно МАРПОЛ (состояние акватории у судна, ЖНО);

11. Руководство по контролю эксплуатационных требований:

- расписание по тревогам (знание обязанностей, заместительство, закрепление комсостава за спасательным и противопожарным имуществом) – 3 экземпляра (мостики, МО, помещение экипажа);
 - учение по борьбе с пожаром (действия по вводным, подача аварийного сигнала);

- учение по оставлению судна (сбор, качество экипировки, спуск шлюпки, запуск двигателя, работа шлюпбалок; подготовка и спуск 2-мя человеками за 5 минут);
- план борьбы за живучесть (суда постройки с 1992года);
- судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (знание обязанностей и умение использовать оборудование);
- схема (план) противопожарной защиты (наличие и пользование буклетами);
 - вахта на ходовом мостике (знание средств управления судном и навигационного оборудования, маневренных элементов судна и сигналов бедствия, инструкций, наставлений и пр.);
 - работа с механическими установками (знание ответственных лиц своих обязанностей по эксплуатации аварийных источников питания, вспомогательного рулевого привода, пожарного и льяльных насосов и прочего аварийного оборудования, двигателей спасательных шлюпок);
 - наставления и инструкции т.п. (противопожарное оборудование, действий в аварийных ситуациях, правила обращения со спасательными жилетами, буклет и схемы обеспечения остойчивости);
 - нефть и нефтесодержащие смеси из МО (количество образовавшихся нефтяных остатков, емкости танка для осадка- шлама и льяльных вод, производительность сепаратора нефтесодержащих вод, ЖНО, процедуры обращения с нефтесодержащими водами);

12. проверка состава экипажа (соответствие о минимальном составе экипажа);

13. контроль за положениями Конвенции ПДМНВ - 78/95 (наличие дипломов и подтверждений к ним, оценка способности членов экипажа нести вахту).

Обязательные судовые документы

На основании и в соответствии с положениями международных документов, на борту гражданских судов должны быть следующие свидетельства и документы:

Для всех судов

Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом

Свидетельство о дератизации

Дипломы и сертификаты членов экипажа

Свидетельство о праве собственности на судно

Судовое санитарное свидетельство о праве плавания

Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб за загрязнение нефтью

Свидетельство на класс

Международные свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью; сточными водами; мусором

Судовой журнал;

Судовая роль 380

Международное мерительное свидетельство
Журнал нефтяных операций
Машинный журнал
Международное свидетельство о грузовой марке
Документ о соответствии Компании
Лицензия судовой радиостанции и радиожурнал
Свидетельство о минимальном составе экипажа
Свидетельство об управлении безопасностью судна
Санитарный журнал
Свидетельство об одобрении противопожарных средств
Свидетельство об одобрении спасательных средств
Свидетельство об одобрении оборудования
Дополнительно

Для грузовых судов

Свидетельство о безопасности судна по конструкции
Свидетельство о пригодности судна для перевозки зерна
Свидетельство о безопасности судна по оборудованию и снабжению
Свидетельство о грузовых устройствах
Свидетельство о соответствии специальным требованиям, перевозящим опасные грузы
Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов

Для судов, перевозящих вредные химические вещества наливом

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидкых веществ наливом
Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических (сжиженных газов) грузов наливом
Журнал грузовых операций

Судовые документы должны находиться на судне в подлинниках за исключением Свидетельства о праве собственности на судно и Документа о соответствии Компании, которые должны быть в копиях, заверенных в нотариальном порядке.

Оценка компетентности членов экипажа

В соответствии с Правилом 1/14(1) Конвенции "ПДМНВ-78/95" Компания должна обеспечить, чтобы каждый моряк, принятый на работу на судно Компании, имел надлежащий диплом в соответствии с положениями Конвенции и как установлено Администрацией (Государством Флага судна).

При осуществлении контроля инспектором государственного портового контроля перечисленные ниже недостатки могут рассматриваться как представляющие опасность для людей, имущества и окружающей среды:

1. отсутствие у моряков соответствующих дипломов и квалификационных свидетельств;

2. количество членов экипажа не соответствует «Свидетельству о минимальном составе экипажа»;

3. грубые нарушения требований несения вахты на ходовом мостике или в машинном отделении.

В соответствии с Правилом 1/5 Конвенции, в отношении Компании и конкретных лиц, нарушающих требования Конвенции, могут быть применены процедуры изъятия или приостановки действия дипломов, подтверждений к дипломам, а также применены соответствующие наказания, дисциплинарные и другие меры в том случае, когда:

- Компания или капитан судна наняли лицо, не имеющее диплома, требуемого Конвенцией;
- Компания или капитан судна наняли лицо, обладающее поддельными документами или полученными мошенническим путем;
- капитан судна разрешил выполнять какую-либо функцию или работу в любой должности, которая согласно действующим правилам должна выполняться лицом, имеющим соответствующий диплом или действительное квалификационное свидетельство;

Таким образом, Правило 1/14 "ПДМНВ-78/95" устанавливает достаточно жесткую ответственность судоходных компаний в отношении выполнения требований Конвенции, в том числе — в отношении контроля действительности дипломов у принимаемых на работу моряков.

Все лица, направляемые на судно Компании, должны иметь при себе личные документы, включая:

1. паспорт моряка и загранпаспорт;
2. рабочий диплом с подтверждением (для комсостава);
3. диплом оператора ГМССБ с подтверждением — все судоводители;
4. документ о тренажерной подготовке по курсу "Радиолокационное наблюдение и прокладка" и «Использование САРП» — все судоводители;
5. квалификационные свидетельства (рядовой состав);
6. служебное удостоверение;
7. санитарный паспорт моряка, оформленный в соответствии с действующими требованиями;
8. сертификат о проверке на алкоголь и наркотики;
9. справку о прохождении инструктажа по технике безопасности;
- 10.документ о прохождении подготовки по борьбе за живучесть судна и выживанию на море (первая помощь, выживание на море, использование спасательных средств, борьба с пожаром и водой);
- 11.индивидуальное соглашение (контракт) по оплате труда и срокам работы на судне;
- 12.копию приказа по Компании о назначении на данное судно;
- 13.документ о прохождении курсов повышения квалификации, одобренных Компанией — для комсостава;
- 14.документ о прохождении курса "Перевозка опасных грузов" — для КМ и СПКМ сухогрузных судов;

15.документ о тренажерной подготовке по курсу "Электронные карты и электронная навигация" — все судоводители судов, оборудованных системами индикации "электронных карт";

16.документ о прохождении тренажерного курса «Организация ходового мостика» — КМ, СПКМ (или все судоводители — в зависимости от района плавания);

17.документ о прохождении тренажерного курса «Управление и маневрирование судна» — КМ и СПКМ;

18.документ о прохождении курса по оказанию первой помощи для всего командного состава судов;

19.документ о прохождении углубленного курса по медицинской подготовке и медицинскому уходу — для помощника капитана, ответственного за оказание первой помощи и медицинский уход.

Дополнительно, для направляемых на специальные суда:

1. документ о прохождении курса "танкерной безопасности" — все лица, направляемые на танкер или "ОБО";

2. документ о прохождении углубленной подготовки по танкерной безопасности — командный состав и лица, ответственные за проведение технологических операций и обеспечение безопасности на танкерах и "ОБО";

3. свидетельство на право работать с системой мойки сырой нефтью ("MCH") и с Системой инертных газов ("СИГ") — КМ, СПКМ, СТМ, второй механик, донкерман на танкерах и "ОБО";

4. свидетельство на право работать с "Системой улавливания и подачи на берег газов из нефтяных танков во время их налива" — КМ, СПКМ, СТМ, второй механик, донкерман на танкерах и "ОБО", оборудованных такой системой;

5. документ о прохождении курса "Безопасность на танкерах — химовозах" (весь экипаж) и об углубленной подготовке по безопасности на танкерах - химовозах (командный состав и лица, ответ-

ственные за проведение технологических операций и обеспечение безопасности) на танкерах, способных перевозить химические грузы;

6. документ о прохождении курса "Безопасность судов с горизонтальным способом грузовых операций" ("Безопасность на ро-ро") — для всего экипажа, и об углубленной подготовке по "Безопасности на ро-ро" — для командного состава;

7. документ о прохождении курса "Подготовка экипажей пассажирских судов" (для всего экипажа) и об углубленной подготовке — для командного состава;

8. документ о наличии квалификации "специалист по спасательным шлюпкам и плотам" — боцман, матрос первого класса, квалифицированный матрос.

ГЛАВА 2

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ

INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE

2.1. ОХРАНА СУДОВ И ПОРТОВ

Трагические события 11 сентября 2001 г. в США стали последней каплей, подвигнувшей международное морское сообщество объединить усилия для выработки решительных действий не только по сопротивлению терроризму и экстремизму на объектах международной морской транспортной индустрии, но и по предупредительным действиям, направленным на повышение степени защищенности объектов;

Комитет по безопасности на море ИМО на протяжении 2002 г. осуществлял подготовительную работу для проведения Дипломатической конференции по морской защите, в задачи которой планировалось внесение значительных поправок в содержание Международной конвенции СОЛАС-74. Конференция, подготовленная при активной поддержке многих правительств и морских организаций, состоялась в декабре 2002 г. в лондонской штаб-квартире ИМО.

Среди множества вопросов, рассмотренных на конференции, была и проблема морской безопасности. **12 декабря 2002 г. Международная конвенция СОЛАС-74 была дополнена новой гл. XI-2 (Особые меры, по повышению уровня морской безопасности), затрагивающей пассажирские суда, грузовые суда валовой вместимостью от 500, в том числе скоростные суда, самоходные плавучие буровые установки, а также портовые средства.** Правило XI-2/3 новой главы содержит Международный кодекс по охране судов и портовых средств (МК ОСПС). Согласно резолюции Дипломатической конференции, Кодекс вступил в действие с 1 июля 2004 г. с целью обеспечить последовательный стандартизированный подход к оценке опасности, что позволит уравновесить возможные риски за счет усиления безопасности судов и портовых объектов.

Среди национальных нормативных документов по внедрению Кодекса ОСПС следует назвать:

Распоряжение Минтранса России «О неотложных мерах по обеспечению защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания» №ВР-31-р от 17.02.2003 г.;

Распоряжение Минтранса России «Временный порядок реализации неотложных мер по выполнению требований главы X1-2 Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Международного Кодекса по охране судов и портовых средств» №ВР-97-р от 07.07.2003 г.;

2.2. ПЛАН ОХРАНЫ СУДНА

Каждое судно должно иметь на борту одобренный Администрацией (или от ее имени признанной в области охраны организацией) план охраны судна. Никакие изменения одобренного плана, касающиеся охраны судна и охранного оборудования, не должны действоваться до тех пор, пока соответствующие поправки к плану на будут одобрены Администрацией (или от ее имени признанной в области охраны организацией). Основные цели Плана:

1) своевременная подготовка экипажа к осуществлению мер, обеспечивающих готовность быстро и эффективно реагировать на возможные акты терроризма, а также к принятию мер по их предотвращению;

2) предоставление рекомендаций капитану, лицу командного состава, ответственному за охрану судна, по выполнению мероприятий для различных уровней охраны, использованию процедур и инструкций применительно к охране как на судне, так и во взаимоотношениях судна с судоходной Компанией, портовыми средствами, организациями и властями, несущими ответственность за охрану.

Судовой план охраны готовится с учетом вероятных рискованных ситуаций, с которыми может столкнуться судовой экипаж, его способности и подготовки, возможности установления безопасных охраняемых зон на судне и средств наблюдения и обнаружения, которые имеются на судне.

План должен содержать три уровня охраны:

уровень охраны 1 означает обычный уровень, при котором постоянно должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны;

уровень охраны 2 означает повышенный уровень, при котором из-за повышенного риска происшествия, в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны;

уровень охраны 3 означает исключительный уровень, при котором в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться дальнейшие особые меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения. При этом уровне охраны судно должно следовать указаниям, поступившим от тех, кто проводит ответные действия, связанные с происшествием или его угрозой. В плане охраны судна должны быть подробно изложены меры охраны, которые могут быть предприняты судном в тесном взаимодействии с теми, кто осуществляет ответные действия, и с портовым средством.

План охраны судна разрабатывается на основе руководства, представленного в части В Кодекса ОСПС. Он должен быть на языке или языках, являющихся рабочими на судне. Если используемый язык или языки не являются английским, французским или испанским, то в план включается перевод на один из этих языков.

План должен содержать следующее:

- подробное изложение организационной структуры охраны судна;
- подробное изложение взаимоотношений судна с Компанией, портовыми средствами, другими судами и соответствующими властями, несущими ответственность за охрану;
- подробное изложение мер по предотвращению того, чтобы на судне не оказались предназначенные для применения против людей или портов оружие, опасные вещества и устройства, на перевозку которых нет полномочий;
- перечисление участков ограниченного доступа и мер по предотвращению несанкционированного доступа к ним;
- подробное описание мер по предотвращению несанкционированного доступа на судно;
- процедуры ответных мер при угрозе происшествия или несанкционированных действиях, включая положения по поддержанию критически важных операций на судне или во взаимодействии судно/порт;
- подробное изложение мер охраны, предусмотренных для уровня охраны 1, как материального характера, так и предусмотренных организацией эксплуатации судна, которые должны действовать постоянно;
- подробное изложение мер охраны, которые должны обеспечивать незамедлительный переход судна на уровень охраны 2 и, при необходимости, на уровень охраны 3;
- процедуры выполнения любых инструкций по охране, которые могут отдавать Договаривающиеся правительства при уровне охраны 3;
- порядок эвакуации в случаях угрозы или при нарушении охраны;
- обязанности и область ответственности всех членов экипажа судна, привлеченного к охране;
- процедуры аудиторской проверки деятельности по охране;
- процедуры проведения процесса обучения, тренировок и учений по плану;
- процедуры периодического пересмотра плана и приведения его на уровень современности на основании опыта или изменившихся обстоятельств;
- процедуры сообщений о происшествиях, связанных с несанкционированными действиями;

- сведения о лице командного состава, ответственного за охрану судна;
- сведения о должностном лице Компании по охране, включая его контактный адрес, который доступен круглосуточно;
- процедуры проведения проверки, испытаний, калибровки и технического обслуживания всего судового оборудования охраны, если оно имеется;
- частоту проведения испытаний или калибровки любого судового оборудования охраны, если оно имеется;
- указание мест размещения точек запуска судовой системы оповещения;
- процедуры, инструкции и руководство по использованию судовой системы оповещения, включая испытания, включение, выключение и возврат в исходное положение, и по ограничению ложных сигналов тревоги.

Контроль доступа на судно. Планом охраны судна должно предусматриваться ограничение доступа на судно, а также регистрация и контроль всех, кто привлекается к работе на судне в порту или на якоре. Это осуществляется вахтенным матросом у трапа судна в соответствии с должностной инструкцией и вахтенный помощник. Производится проверка личности всех лиц, желающих пройти на судно, и законность оснований их намерения. **Проверяется:**

- наличие удостоверений личности и направлений на судно у вновь поступивших членов экипажа;
- наличие у поставщиков и рабочих предписаний на выполнение работ и заказов в соответствии с заявкой судна. Контролируется количество людей и их личности согласно списку;
- наличие удостоверений личности посетителей и направлений с указанием цели визита.

КОНТРОЛЬ ДОСТУПА НА СУДНО

Меры контроля доступа на судно должны охватывать все возможные пути проникновения на борт. К ним относятся (но этим не ограничивается):

- забортные трапы;
- иллюминаторы;
- швартовные тросы;
- якорные цепи;
- штурмтрапы;

Производится проверка личности всех лиц, желающих пройти на судно, и законности оснований их намерения.

Проверку осуществляет вахтенный матрос у трапа судна в соответствии с должностной инструкцией и вахтенный помощник.

Проверяется:

- наличие удостоверений личности у вновь поступивших членов экипажа;
- наличие у поставщиков и рабочих предписаний на выполнение работ и заказов в соответствии с заявкой судна. В журнале учета посетителей контролируется количество людей, занятых в грузовых операциях, и их личности согласно документов удостоверяющих личность, а также количество людей прибывших на борт и покинувших судно;
- наличие удостоверений личности посетителей и направлений с указанием цели визита.

Лица, не желающие или неспособные удостоверить свою личность и/или обосновать цель своего посещения, когда от них этого требуют, не должны допускаться на судно. Об их попытке проникновения на судно должно быть доложено лицу командного состава, ответственному за охрану судна, должностному лицу компании, ответственному за охрану, должностному лицу портового средства, ответственному за охрану и национальным или местным органам, ответственным за охрану.

Производится проверка людей, желающих попасть на борт судна, а также проверка багажа, ручной клади, на предмет наличия запрещенного оружия, горючих и взрывчатых веществ. Эти проверки имеют целью исключить проникновение на судно горючих, взрывчатых и иных веществ, представляющих реальную опасность с точки зрения применения силы или угрозы безопасности. Все лица, желающие пройти на судно, рассматриваются как потенциальные объекты досмотра.

Проверки проводятся в различных пределах, но достаточно эффективно для того, чтобы обнаружить запрещенные вещества и предметы.

Технология проверок включает (но не ограничивается этим) физический досмотр лиц и объектов визуально или путем использования специальных устройств (при их наличие).

Члены экипажа судна не должны привлекаться к досмотру других членов экипажа и их личного имущества, за исключением тех случаев, когда для этого есть явные основания.

Вахтенный персонал регулярно делает обходы мест возможного проникновения на судно с целью предотвращения несанкционированного доступа. Частота обходов определяется капитаном.

Имеющие место угрозы нарушения охраны и происшествия, а также нарушения охраны фиксируются в журналах.

Участки ограниченного доступа на судно. В плане охраны судна должны быть определены участки ограниченного доступа, которые должны вводиться на судне, указаны их границы, время применения ограничений, меры, которые должны применяться для контроля доступа на них, а также меры, которые должны применяться для контроля деятельности внутри этих участков.

Участки ограниченного доступа устраиваются для:

- предотвращения несанкционированного доступа на судно;
- защиты пассажиров, экипажа судна и персонала портового средства или иных органов, уполномоченных находиться на судне;
- защиты важных, с точки зрения охраны, участков на судне;
- защиты груза и судовых запасов от самовольных действий.

Все участки ограниченного доступа должны маркироваться, ясно указывая на то, что доступ на них ограничен, и что несанкционированное нахождение в пределах участка является нарушением режима охраны. Следует рассмотреть вопрос об установлении специальных систем контроля доступа на такие участки. Порты, иллюминаторы и окна, которые могут служить путями доступа, должны быть надежно закрыты и иметь, по возможности, ламинированное остекление. Крышки иллюминаторов должны быть закрыты, а барашки обтянуты. Внутренние двери на таких участках, обеспечивающие непосредственный доступ к ключевым местам, таким как мостик, радиорубка, машинное отделение и каюта капитана, должны быть усилены и должны иметь специальные системы контроля доступа и автоматической аварийно-предупредительной сигнализации.

Запирание дверей, обеспечивающих доступ и выход из участков ограниченного доступа, может противоречить обеспечению безопасности в случае инцидента с судном. В любой ситуации, когда требования обеспечения безопасности противоречит охранным, требования безопасности должны быть превыше всего.

В число участков ограниченного доступа могут включаться:

- ходовой мостик, машинные помещения и иные посты управления;
- посты управления противопожарным оборудованием и системами;
- помещение рулевой машины;
- помещение подруливающего устройства;
- помещения, где находится оборудование и системы охраны и обнаружения, а также органы управления ими и системой оповещения;
- помещения вентиляционной системы и системы кондиционирования воздуха, а также иные аналогичные помещения;
- помещения, откуда есть доступ к цистернам с питьевой водой, насосам или клапанным коробкам и трубопроводам;
- помещения провизионных кладовых и холодильных установок;
- помещения, содержащие опасные грузы или опасные вещества;

- помещения, где находятся грузовые насосы и органы управления ими;
- грузовые помещения и помещения для судовых запасов;
- жилые помещения экипажа;
- любые другие участки, куда должен быть ограничен доступ в целях поддержания защищенности судна, установленные должностным лицом Компании, ответственным за охрану, на основании проведения оценки охраны судна.

Все участки ограниченного доступа должны иметь маркировку, указывающую на то, что доступ на участок ограничен и что несанкционированное нахождение в нем посторонних лиц является нарушением режима охраны.

На участках ограниченного доступа могут находиться только:

- члены экипажа, несущие вахту в этих помещениях;
- судовой персонал, за которым закреплено заведование этого оборудования или помещения;
- обслуживающий и ремонтный береговой персонал в сопровождении вахтенного или ответственного по заведованию;
- должностные лица государства порта, осуществляющие контроль системы охраны и имеющие на то полномочия, в сопровождении членов экипажа.

Наблюдение за обработкой груза и доставкой судовых запасов и снабжения.

Эта мера направлена на:

- предотвращение самовольных действий с грузом;
- предотвращение приема и хранения на судне груза, не намеченного к перевозке;
- предотвращение приема судовых запасов и снабжения без проверки;
- предотвращение самовольных действий с судовыми запасами и снабжением.

Обращение с несопровождаемым багажом. Планом охраны судна должны предусматриваться меры охраны, подлежащие применению с целью гарантирования того, чтобы несопровождаемый багаж (т.е. любой багаж, включая личное имущество, который не находится при соответствующем пассажире или члене экипажа судна в месте, где проводится про-

верка или досмотр) идентифицировался и подвергался проверке, включая досмотр, до его принятия на судно.

Контроль защищенности судна. Экипаж судна должен иметь возможность следить за обстановкой на борту в целом, за участками ограниченного доступа на судне, и за участками вокруг судна. Это можно реализовывать с помощью:

- освещения;
- вахтенных, охранников и палубных дозорных;
- периодических обходов;
- автоматических устройств обнаружения вторжения и средств слежения за обстановкой.

В темное время суток и при ограниченной видимости на судне в порту, на якоре или на ходу должны освещаться палубы, места доступа на судно и его наружный контур без создания помех для требуемых навигационных огней и без нарушения требований безопасности мореплавания.

2.3. ПРОВЕРКА СУДОВ И ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ

СУДАМ

Международное свидетельство об охране судна выдается либо Администрацией, либо признанной в области охраны организацией, действующей от имени Администрации. Это Свидетельство должно удостоверять, что система охраны судна полностью отвечает требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодексу ОСПС, находится в удовлетворительном состоянии и пригодна для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно. Свидетельство выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет.

Выдаче Свидетельства предшествует проверка. Она проводится должностными лицами Администрации либо признанной в области охраны организацией, действующей от имени Администрации. Если Свидетельство выдается впервые, то проводится полная проверка системы охраны судна и любого связанного с ней оборудования, охваченного соответствующими положениями главы XI-2 Конвенции и Кодекса и одобренного планом охраны судна.

Проверка на возобновление Свидетельства проводится с периодичностью, установленной Администрацией, но не превышающей **пяти лет**. Требования проверки аналогичны требованиям при первоначальном освидетельствовании судна.

Кроме того, предусматривается, по меньшей мере, одна промежуточная проверка. Она должна проводиться между второй и третьей ежегодными датами Свидетельства. Промежуточная проверка включает инспекцию системы охраны и любого связанного с ней оборудования охраны судна, чтобы удостовериться в том, что они остаются в удовлетворительном состоянии, пригодном для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно. Проведение такой промежуточной проверки должно быть подтверждено в Свидетельстве. Администрация может также устанавливать дополнительные проверки.

Если в момент истечения срока Свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть проверено, срок действия Свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порт, в котором оно должно быть проверено, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое Свидетельство не должно продлеваться на срок более трех месяцев, а судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть проверено, покинуть порт без нового Свидетельства, в силу этого продления. Когда закончена проверка для возобновления Свидетельства, новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, установленной до предоставления продления.

2.4. МЕРЫ КОНТРОЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ОБ ОХРАНЕ СУДНА

В правиле XI-2/9 Кодекса приведены меры контроля, применимые к судам, подпадающим под действие главы XI-2 Конвенции СОЛАС.

В нем отчетливо выделяются три раздела:

- ❖ контроль судов, уже находящихся в порту,
- ❖ контроль судов, намеривающихся войти в порт другого Договаривающегося правительства, и дополнительные положения, применимые к обеим ситуациям.

Правило XI-2/9.1 устанавливает систему мер по контролю судов в иностранном порту, в соответствии с чем должностные лица имеют право прохода на судно для проверки того, находятся ли требующиеся свидетельства в надлежащем порядке. Затем, если есть явные основания полагать, что судно не отвечает необходимым требованиям, могут приниматься такие меры контроля как дополнительные

проверки или задержание. Это совпадает с действующими сейчас системами мер других видов контроля судов. Правило XI-2/9.1 основано на таком же подходе, но дает возможность принятия дополнительных мер (включая выдворение судна из порта как меру контроля)

2.5. ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОХРАНЕ

Судно может потребовать от портового средства или другого судна оформления Декларации об охране. Предметом Декларации являются требования к обеспечению охраны, которые разделены между портом и судном (или между судами), а также область ответственности каждой стороны.

Правило 6

Судовая система оповещения

1 Все суда оборудуются системой оповещения следующим образом:

- .1 суда, построенные 1 июля 2004 г. и после этой даты;
- .2 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда, построенные до 1 июля 2004 г., – не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 г.;
- .3 нефтяные танкеры, танкеры-химовозы, газовозы, навалочные суда и высокоскоростные грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, построенные до 1 июля 2004 г., – не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 г.; и
- .4 прочие грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и морские передвижные буровые установки, построенные до 1 июля 2004 г. – не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2006 г.;

2 Эта система оповещения, при приведении в действие:

- 1 формирует и передает в направлении судно–берег оповещение о нарушении охраны компетентной власти, назначенной Администрацией, которая, в данных обстоятельствах, может включать компанию; система передает идентификацию судна, его координаты и указывает, что охрана судна находится под угрозой или что защита была снижена;
- .2 не направляет оповещение любым другим судам;
- .3 не подает какого-либо сигнала аварийно-предупредительной сигнализации на самом судне; и

- .4 непрерывно передает оповещение, до тех пор пока не будет выключена или возвращена в исходное положение.

3 Система оповещения должна:

- .1 иметь возможность приведения в действие с ходового мостика и еще по меньшей мере из одного другого места судна; и
- .2 отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией.

4 Места запуска системы оповещения устраиваются таким образом, чтобы предотвратить непреднамеренное срабатывание системы.

5 Требование о судовой системе оповещения может быть выполнено использованием радиоустановки судна, удовлетворяющей требованиям главы IV, при условии что все требования данного правила выполняются.

6 Когда какая-либо Администрация узнает об оповещении, переданном судовой системой, эта Администрация немедленно извещает государство(-а), вблизи которого(-ых) в данное время находится судно.

7 Когда какое-либо Договаривающееся правительство узнает об оповещении, переданном системой судна, не имеющего права плавания под его флагом, это Договаривающееся правительство немедленно извещает соответствующую Администрацию и, при необходимости, государство(-а), вблизи которого в данное время находится судно.

СУДОВАЯ СИСТЕМА ОХРАННОГО ОПОВЕЩЕНИЯ T-400



Судовая система охранного оповещения (ССОО) устанавливается на судах для скрытой передачи и приема краткого сообщения на борту судна о нарушении охраны судна. В соответствии с требованиями главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS74) по основанию конвенционных судов техническими средствами охранного оповещения, в период с 2004 по июнь 2006 год все суда наименной вместимостью 500 тонн и более должны были оборудованы системой охранного оповещения.

ОБЩИЙ ПРИНЦИП РАБОТЫ

Система ССОО в включенном состоянии постоянно поддерживает связь с одним из спутников системы Инмарсат через специальный модемный блок. По заданной программе передаются координаты судна через терминалы Радиотелеметрии на национальный центр мониторинга судов "Виктория", а также на сервер фирмы "Транзас Телематико". Помимо своей основной функции передачи данных о действии судовладельца, может осуществлять мониторинг судна в любую точку мира с любой частотой наблюдения, в любое время суток, заключив соответствующий договор с фирмой "Транзас Телематико". При подаче сигнала тревоги судну, сообщение об опасности не более чем через десять минут приходит в национальный центр мониторинга "Виктория" с координатами судна и наездом каждые пять минут повторяется. Далее сообщение об опасности передается в координатно-спасательный центр и оптимизировано судовладельцу, службам безопасности горючего и соответствующим службам по борьбе с терроризмом. Передаваемое сообщение состоит из идентификационного номера терминала Инмарсат D+, данных о местоположении, даты и времени в координированном времени UTC. Передано сигнал тревоги осуществляется до тех пор, пока не будет отжата кнопка или будет получена специальная команда из национального центра мониторинга.

Подача сигнала "Тревога" осуществляется простым нажатием одной из кнопки "Тревога". Основным источником информации о местоположении судна является комбинированный приемник GPS, связи с которым осуществляются через тюдуйный порт системы ССОО в соответствии с стандартом МЭК 61182. Система ССОО T-400 также снабжена разъемным источником питания настроенным в терминал Инмарсат D+.



**ЗАМЕЧАНИЯ,
ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ ПРОВЕРКЕ СИСТЕМЫ ОХРАНЫ СУДНА**

порт Санкт-Петербург

1. Не проведены дополнительные инструктажи со всеми членами судового персонала в отношении выявления угрозы, передачи сообщений о подозрительных лицах, предметах или действиях и о необходимости повышения бдительности (п.11 контрольного листа).

Отсутствуют учебные пособия.

Графы в журнале учёта посетителей судна - № документа удостоверяющего личность – отсутствует.

Отсутствуют судовые бейджи посетителей судна.

(В/9.16.7)

2. Не установлено ССТО (планируемая дата установки – сентябрь 2006).

(С74/гл X1 – 2 Пр.6)

3. Не контролируется доступ к А/Р оборудованию (нет подтверждающих записей).

Не ведутся записи о проверке груза до погрузки и во время погрузки).

(А/7.2.6)

4. ИМО номер нанесён краской.

(С74/глX1-1/ Пр.3)

5. Часть зон ограниченного доступа открыты.

6. Не досмотрен дипломат.

7. Необходимо провести занятия по теме «Досмотр посетителей, вещей, багажа», «Досмотр груза», «Досмотр помещений судна».

Осмотр судна :

- проверка документов вахтенным у трапа (обязательно спросить гражданский паспорт)

- у вахтенного должна быть переносная радиостанция

- досмотр вещей инспектора (своими руками ничего не трогать, а просить инспектора открыть и предъявить).

- вопрос вахтенному : «Вы обнаружили посторонний предмет – ваши действия?»

Ответ: оградить доступ к предмету (лёгостью, любым кончиком), вызвать вахтенного начальника по радиостанции, отойдя от предмета на расстояние не менее 7 метров

- вопросы: возможности доступа на судно, состав взрывного устройства, классификация вооружения, холодное оружие (лезвие 9 см, твердая сталь), использование оружия пиратами (автомат Калашникова, винтовка М16), действия экипажа при обстреле, при штурме судна спецназом, действия при уровне 2 или 3.

- сопроводить представителя в каюту капитана, следя за ним сзади.

- вопросы капитану :

какие документы вы предъявляете представителям Службы морской безопасности
(СвОС, Журнал регистрации истории судна, регистрация проведения учений, тревог, проверок)

- регистрация проведения обходов зон ограниченного доступа (в чек-лисах 2 и 3), регистр обходов аварийного и резервного оборудования (нет необходимости если это оборудование находится в зонах ограниченного доступа)
- маркировка зон ограниченного доступа (должна быть согласно плана охраны
- проведение тренировок, проверок
- переход на 2 или 3 уровень охраны
- заполнение декларации (если не заполняли то бланк должен быть в папке проверок)
- Вопрос: На борт прибыл полицейский с оружием – можно ли пропустить его на судно.

Ответ – да, согласно сборника циркуляров и резолюций 80 сессии комитета ИМО по безопасности на море стр.68

Это в основном, но этим не ограничивается

Должностное лицо ФГУ «Служба морской безопасности» Сковородников А.В.

ПРИКАЗ

Капитана т/х _____

« ____ » 200 ____ г. № _____

Содержание: О переходе на 2-ой (3-ий) уровень охраны судна.

В соответствии с требованиями Международного Кодекса по охране судов и портовых средств, (часть А , п.7.3 , 7.4 и часть В , 9.16, 9.17) и Плана охраны судна

для перехода на 2-ой и 3-ий уровни охраны ПРИКАЗЫВАЮ:

5. Создать на судне группы патрулирования из членов экипажа и закрепить их за объектами патрулирования в соответствии с должностными обязанностями указанными в Плане охраны судна , а именно:

Группа патрулирования № 1 – руководитель 2-ом капитана _____

Матрос 1 кл. _____

Группа патрулирования № 2 – руководитель - повар _____

Матрос 1 кл. _____

Группа патрулирования № 3 – руководитель – ст.механик _____

2-ой механик _____, эл.механик _____

6. Ознакомить весь экипаж с обязанностями при выполнении режимов охраны под роспись.

7. Группам патрулирования перед началом каждого перехода на повышенный уровень получать инструктаж под роспись.

8. Контроль за выполнением данного приказа оставляю за собой..

9. Приказ довести до сведения всего экипажа под роспись.

ПРИКАЗ

Содержание: О проверке участков ограниченного доступа .

На основании требований МК ОСПС ,часть А п.7.2.4

Приказываю : производить проверку участков ограниченного доступа в соответствии с Планом Охраны Судна а также регистрацию результатов проверки в следующем порядке:

время	должность
00.00 – 04.00	2 пом. капитана
12.00 – 16.00	
04.00 – 08.00	
16.00 – 20.00	ст. пом. капитана
08.00 – 12.00	
20.00 – 24.00	капитан

Результаты проверки заносятся в судовой журнал в соответствии с требованием чек – листов №2 и №3 СУБ. О нарушении требований МК ОСПС и Плана Охраны Судна
докладывать лицу командного состава ответственному за охрану – капитану судна.

ПРИКАЗ

Содержание: О назначении членов судового экипажа ответственных за ведение журналов:

- выдачи ключей
- учета и движения опасных и вредных веществ

На основании требований МК ОСПС ,часть В п.9.7.7

Приказываю : назначить ответственным за выдачу ключей от «Участков ограниченного доступа» . и за ведение Журнала выдачи ключей

Ст.пом. капитана _____

За ведение Журнала учета , расходования и движения опасных грузов и вредных веществ:

ст. пом. капитана _____

ПРИКАЗ

Содержание: судовая система охранного оборудования

На основании требований МК ОСПС приказываю:

- Лицом, ответственным за запуск ССОО, является капитан
- тестирование аппаратуры ССОО производит капитан
- возврат системы в исходное состояние производит капитан

В случае невозможности капитаном выполнять свои обязанности и при возникновении угрозы судну право запуска системы ССОО переходит старшему помощнику или старшему механику.

Во избежание подачи ложных сигналов с расположением кнопок ознакомить ст. помощника и ст. механика

Провести занятие с экипажем о назначении ССОО и с разъяснением недопустимости случайных запусков системы

Кнопки, приводящие ССОО в рабочее состояние, должны быть опломбированы способом не затрудняющим приведение в действие системы ССОО судовым пломбатором или судовой печатью с целью контроля неприкосновенности кнопки.

Целостность пломбы или печати проверяется вахтенным помощником во время приема вахты.

2.6. СТАНДАРТНЫЕ РАБОЧИЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ДЕЙСТВИЯМ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Минная опасность (угроза минирования судна)

При обнаружении на борту судна взрывного устройства или подозрительного предмета и при получении предупреждения об угрозе взрыва капитан (ЛКС) принимает необходимые меры, адекватные сложившейся ситуации.

Приведенный ниже перечень и порядок действий, а также распределение ответственности за их выполнение при всех уровнях охраны (1, 2, 3) никоим образом не ограничивает капитана в принятии иных решений, если он посчитает их более эффективными в конкретных условиях

Капитан полномочен принимать любые решения, направленные на спасение пассажиров и экипажа, судна, сохранение груза, предотвращение загрязнения окружающей среды.

Действия судового персонала

Действия, которые должны быть приняты

Ответственный член экипажа

При стоянке в порту или на рейде

- Немедленно дожлить капитану (ЛКС).

Вахтенный помощник

Записать подробно предупреждение об угрозе взрыва (если оно было) или сообщение об обнаруженном на борту взрывном устройстве или подозрительном предмете. В судовом журнале отражать все мероприятия по обеспечению безопасности до окончания разрешения чрезвычайной ситуации.

Вахтенный помощник

Объявить общесудовую тревогу, произвести герметизацию корпуса судна, средства борьбы с водой и пожаром привести в немедленную готовность.

Капитан

Оповестить экипаж судна о месте обнаружения взрывного устройства, закрыть доступ к нему и в смежные помещения.

Вахтенный помощник

Поставить в известность Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, и Должностное лицо компании, ответственное за охрану. Все дальнейшие действия осуществлять в контакте с этими лицами.

Капитан

- Аварийную группу привести в готовность №1

Старший помощник

Организовать эвакуацию пассажиров и экипажа судна на стенку причала в безопасное место

Старший помощник

- Перекрыть для доступа водонепроницаемые двери

Вахтенный помощник

Не прикасаться к подозрительному предмету и не передвигать его, выставить наблюдение

Старший помощник

Сделать подробное описание подозрительного предмета: набросок внешнего вида, приблизительные размеры, наличие отличительных меток, запаха, следов масла, отходящих проводов, слышимых звуков

Старший помощник

- Обесточить место обнаружения взрывного устройства и смежные помещения, попадающие по расчетам в зону

Вахтенный помощник

На переходе морем

- Немедленно доложить капитану (ЛКС)

Вахтенный помощник

- Записать подробно предупреждение об угрозе взрыва (если оно было) или сообщение об обнаруженном на борту взрывном устройстве или подозрительном предмете. В судовом журнале отражать все мероприятия по обеспечению безопасности до окончания разрешения чрезвычайной ситуации

Вахтенный помощник

- Объявить общесудовую тревогу, произвести герметизацию корпуса судна, средства борьбы с водой и пожаром привести в немедленную готовность.

Капитан

- Оповестить экипаж судна о месте обнаружения взрывного устройства, закрыть доступ к нему и в смежные помещения

Вахтенный помощник

- Поставить в известность Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану (если судно на подходе или выходе из порта), и Должностное лицо компании, ответственное за охрану. Все дальнейшие действия осуществлять в контакте с этими лицами. Поставить в известность Администрацию

Капитан

- Аварийную группу привести в готовность №1

Старший помощник

- Коллективные средства спасения привести в готовность к спуску на воду

Старший помощник

- Организовать эвакуацию пассажиров и экипажа судна в наиболее безопасное место на судне, обеспечив индивидуальными средствами спасения

Старший помощник

- Запросить у властей ближайшего порта место безопасной стоянки судна и плавсредства для эвакуации экипажа и пассажиров

Капитан

- С получением указаний от властей порта или судов изменить курс и следовать в указанную точку.

Капитан

2.7. ЧЕК-ЛИСТ ВНУТРЕННЕЙ ПРОВЕРКИ СИСТЕМЫ ОХРАНЫ СУДНА

ДА/НЕТ

		ДА/НЕТ
1	Выделены ли обязанности и область ответственности всех членов экипажа, привлеченных к охране судна?	
2	Имеется ли документальное подтверждение исключительных полномочий капитана в отношении безопасности и охраны судна?	
3	Знает ли ключевой персонал, имеющий ответственность, полномочия и обязанности по охране судна, основные положения Кодекса ОСПС и Главы XI-2 МК СОЛАС?	
4	Имеет ли судно действующее, должным образом оформленное, Международное свидетельство по охране судна?	•
5	Оказывается ли поддержка капитану (ЛКС) со стороны компаний?	
6	Задействованы ли постоянно меры для уровня охраны 1?	
7	Предусмотрены ли мероприятия для незамедлительного перехода на уровни охраны 2 и 3?	
8	Производится ли оценка охраны судна, включая выявление и оценку ключевых судовых операций, возможных угроз, слабых мест?	
9	Проводится ли обмен информацией и координация действий по уровням охраны между судном, портовым средством и Администрацией?	
10	Ведутся ли на судне записи, требуемые нормативными документами?	
11	Выполняются ли требования по оформлению Декларации об охране, условия и порядок ее заполнения?	
12	Направляются ли компании, властям и компетентным органам сообщения о происшествиях, связанных с охраной?	
13	Находится ли в надлежащем техническом состоянии охранное оборудование (если имеется), производится ли его эксплуатация, калибровка, техническое обслуживание?	

14	Проводится ли обучение судового персонала, учеба и тренировки по охране судна? Проводится ли учет и анализ учений?	
15	Проводится ли освидетельствование охраны на месте?	
16	Предусмотрены ли меры по предотвращению появления на судне оружия, опасных веществ и устройств, на перевозку которых нет полномочий?	
17	Определены ли участки ограниченного доступа на судне и меры по предотвращению доступа?	
18	Определены ли меры предотвращения несанкционированного доступа на судно?	
19	Определен ли круг лиц, имеющих информацию и доступ к местам запуска судовых систем оповещения?	
20	Обеспечивается ли конфиденциальность информации, не подлежащей разглашению?	
21	Имеют ли одобрение Планы охраны судна и вносимые в него изменения?	
22	Имеются ли на судне контактные адреса и реквизиты связи с ДЛК, портовыми властями и компетентными органами, а также с круглосуточно доступным информационным органом, дающим рекомендации в связи с угрозой для судна?	
23	Знает ли капитан (ЛКС), при каких обстоятельствах необходимо обращаться за содействием к прибрежным государствам?	
	Проверил: _____ Должность: _____ Дата: _____ Время: _____ Подпись: _____	

АУДИТ-ОТЧЕТ / AUDIT №

ПРОВЕРКА СУДНА НА СООТВЕТСТВИЕ КОДЕКСУ ОСПС

CHECKING OF SHIP ON COMPLIANCE WITH IMO\ISPS CODE

Тип аудита Type of audit	внутренний <i>internal</i>
-----------------------------	-------------------------------

ФИО Капитан судна – лицо, ответственное за охрану <i>Master's name</i>

Дата проверки <i>Data of checking</i>

Наименование судна <i>Vessel's name</i>	
Тип судна <i>Vessel's type</i>	
Флаг судна <i>Vessel's flag</i>	
Порт приписки <i>Home port</i>	
Владелец судна <i>Vessel's owner</i>	

ПЛАН ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ / THE PLAN OF AUDITING

№	Вопросы, проверяемые в ходе проверки / <i>Check</i>	Да / Yes	Нет / No
1	Судовые документы по охране / <i>Ship's ISPS documents</i>		
2	Случаи нарушения охраны / <i>Cases of ship's security brokeed</i>		
3	Проверка устранения несоответствий и выполнения корректирующих действий / <i>Check of non-conformities removal and corrective actions fulfillment</i>		
4	Выполнение мероприятий, предусмотренных планом охраны судна / <i>Fulfillment of activities as to SSP</i>		
5	Подготовка экипажа по охране / <i>Ship's crew security training</i>		
6	Дополнительные вопросы: / <i>Additional questions</i>		

пункт/items МК ОСПС ISPS Code	№ процедуры ПОС SSP procedures	Вопросы / Questions	Да Yes	Нет No
A\10.1.3	Прил.№5 ПОС	Имелись ли зафиксированные случаи нарушений охраны за период с момента последней проверки / <i>Are there fixed cases of ship's security breached</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.1.5	Прил.№3 ПОС	Обо всех ли случаях нарушения охраны сообщалось в соответствующие инстанции, как этого требует ПОС / <i>The appropriate authorities were informed about all cases of ship's security breached</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\19.3	3	Имеет ли судно действующее СВОС (проверить реквизиты, даты) / <i>Is an International Ship Security Certificate in force (props, dates)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-	SOLAS XI-1\5	Имеется ли на судне Журнал непрерывной регистрации истории судна / <i>Is there the Continuous Synopsis Record the board</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-	SOLAS XI-1\3	Нанесен ли опознавательный номер судна в соответствии с требованиями МК СОЛАС / <i>Is the ship's identification number marked in accordance with SOLAS 74/88</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B\13.1; 13.2		Имеет ли капитан действующее свидетельство о прохождении соответствующего обучения по охране судна / <i>Is the master's "Ship security officer training" Certificate in force</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-		Имеется ли на судне экземпляр МК ОСПС / <i>Is there ISPS Code the board</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-	4.4	Действуют ли на судне организационные приказы о введении в действие системы охраны, об организации досмотра судна / <i>Are there master's Orders as to: introducing ship's security system in force, searching and examination of the ship</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-		Ознакомлен ли экипаж с указанными приказами под роспись / <i>Crew familiarized with actual master's orders</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\12.2	9	Знает ли капитан свои полномочия, обязанности и ответственность согласно ПОС и требований МК ОСПС / <i>Does the Captain know own powers, duties and responsibilities according to SSP and requirements of the ISPS Code</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\19.1.3		Знает ли капитан срок промежуточного освидетельствования судна на соответствие требованиям МК ОСПС / <i>Does the Captain know the dates of the intermediate verification according to ISPS Code</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.1	3	Имеется ли актуализированный одобренный план охраны судна / Is there the actual approved ship security plan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.14	8	Вывешена ли табличка «Должностное лицо Компании» на каждой палубе и в ходовой рубке / <i>Are the Lists "Company Security Officer" suitable on the each deck and on the bridge</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.12	13	Знает ли капитан и старший комсостав порядок связи при возникновение инцидента по охране / <i>Does the Captain and mates know the system of security incidents reporting</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.3	19; 20.6	Все места доступа на судно освещены / <i>All access points to the Ship are lighted</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.3	20.6	Зоны освещения перекрываются / <i>Light patterns overlap</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.3	20.6	Весь períметр судна освещен в темное время суток / <i>All perimeter areas are lighted during hours of darkness</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.7	18.1	Ответственный за включение – выключение освещения определен / <i>There is someone responsible for turning lights on and off?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.1	8	Освещение обеспечивается снабжением достаточно / <i>There are adequate lighting supplies (bulbs, fuses, etc.)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

пункт/items МК ОСПС ISPS Code	№ процедуры ПОС SSP procedures	Вопросы / Questions	Да Yes	Нет No
A\9.4.1-9.4.3	20.6	Ответственные и уязвимые зоны освещены достаточно / <i>Critical and vulnerable areas well lit</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.1-9.4.3	19; 20.4	Все места доступа на судно идентифицированы / <i>The all access a board the vessel are identified</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.1-9.4.3	19 20.5	Все места доступа внутрь судно идентифицированы / <i>The all access into vessel are identified</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.1-9.4.3	19.1	Петли и засовы на запорных устройствах исправны и установлены надежно / <i>Hinges and lock hasps Are securely installed</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.1-9.4.3	19.1	Все не используемые иллюминаторы и окна закрыты постоянно / <i>All portholes and windows that are not used are permanently closed</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
A\9.4.1-9.4.3	20.4	Переносные лестницы от несанкционированного использования защищены / <i>The removable ladders are secured from unauthorized usage</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.3	20.3	Система идентификации личности применяется / <i>Personnel identification system is used</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.3	Прил.6 22.6	Все посетители регистрируются в журнале учета посетителей при входе на судно / <i>All visitors are registered in the log of visitors registration at ships exit</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	19	Посетители все время пребывания на судне сопровождаются / <i>Visitors are escorted throughout the ship at all times?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	20.5	Имеется единственное контролируемое место выхода/входа каждого посетителя/ <i>There is a single egress/ingress control point for all vendors</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	19	Осуществляется ли регистрация проверок зон ограниченного доступа / <i>Are the restricted areas checking registered constantly</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	Прил.7 22.7	Журнал выдачи ключей ведется постоянно/ <i>The log of keys control is filling constantly</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	19	Зоны ограниченного доступа установлены / <i>Restricted areas are established</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	19	Зоны ограниченного доступа обозначены / <i>Restricted areas are clearly marked</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	19	Запирание зон ограниченного доступа предусмотрено / Restricted areas are available	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	19 19.1	Весь экипаж знает как действовать в случае обнаружения неуполномоченных лиц в зоне ограниченного доступа / <i>All staff know the proper procedures when an unauthorized person is detected in a restricted area</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	20.10	Грузовые помещения проверяются перед погрузкой / <i>Cargo space are checked prior to loading</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	20.10	Грузовые документы проверяются перед погрузкой / <i>The cargo documentation is checked prior to loading</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4	20.10	Визуальный контроль в течение всей погрузки ведется / <i>The visual check is carried through out loading</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.18	21.5	Команда знает Процедуры по применению охранной сигнализации / <i>Crew know Procedures for using the security alarm:</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\9.4.15	Прил.4 22.4	Проверка охранных устройств производится в соответствии с планом-графиком / <i>Tests of security equipment are conduct according to plan of maintains</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\5.7	Прил.1 22.1	Заполненные Декларации об охране хранятся / <i>Filled in Declarations of Security are kept</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\13	8; 9	Ком.состав знает основные положения Кодекса ОСПС / <i>Officers know the main regulations of ISPS code</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\8.4	11	Проверка оценка охраны судна производится регулярно (СКБ) / <i>Ship security assessment are carried our regularly by the ship safety committee</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\7		Выполняются ли на судне при уровне охраны 1 следующие мероприятия: <i>Security level 1. All following measures are carried out:</i>		
A\7.2.2	15	Контроль доступа на судно/ <i>Monitor access to the ship</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\7.2.3	15	Контроль посадки людей на судно и контроль доставки их имущести/ <i>Control of passengers boarding the ship and control of delivery of their property</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

пункт/items МК ОСПС ISPS Code	№ процедуры ПОС SSP procedures	Вопросы / Questions	Да Yes	Нет No
		щества / Monitor the embarkation of persons and their baggage.		
A\7.2.4	15	Наблюдение за участками ограниченного доступа для исключения доступа не уполномоченных лиц / Supervise for restricted areas to prevent access unauthorized persons.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\7.2.5	15	Наблюдение за палубой и районом вокруг судна / Supervise for deck areas and areas surrounding the ship.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\7.2.6	15	Надзор за грузовыми операциями и операциями с судовыми запасами / Supervise the handling of cargo and ship's stores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\7.2.7	15	Обеспечение доступности и готовности средств связи, используемых для охраны / Ensure that means of communication are ready and available	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
A\7.3	15	При уровне охраны 2 – принятые ли дополнительные меры по охране, предусмотренные ПОС, для каждого вида деятельности, описанного выше / When security Level 2-Are the additional measures took into account for each kind of activity as above as stated in SSP mentioned.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\7.4	15	При уровне охраны 3 – принятые ли дополнительные особые меры по охране, предусмотренные ПОС, для каждого вида деятельности, описанного выше / When security Level 3-Does the additional measures took into account for each kind of activity as above as stated in SSP mentioned.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10	22.1-22.9	Ведение и хранение записей и отчетных документов, относящихся к деятельности по охране / Recording and keeping of all entries recording to the vessel security.		
A\10.1.1	19.1	О проводимой подготовке и учениях / About security training	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.1.2	22.5	Об угрозе нарушения охраны и происшествиях, связанных с охраной / Messages of probable threat and security incidents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.1.3	22.5	О нарушениях охраны / About breaching of security	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.1.4	22.5	Об изменениях уровня охраны / About modifications of the security level	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.1.5	22.5	Сообщения, имеющие отношение к охране судна, такие как о конкретной угрозе судну или портовым средствам / Messages as to ship's security about concrete threat to the ship or the port facilities.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.1.6	11	О внутренних аудиторских проверках и пересмотрах деятельности по охране / About internal audit and modifying security activities.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.1.8	11	О предложениях в Компанию по периодическому пересмотру ПОС / About periodical offers to the Company as to modifying of the SSP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.1.9	11	О выполнении корректуры в ПОС / About fulfillment of correction of the SSP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.1.10	Прил.4 22.4	О техническом обслуживании, калибровке и проверках охранного оборудования, указанного в ПОС / About maintenance and inspection ship's security appliances	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.2	22.4	Ведутся ли записи на рабочем языке судна / Are all the records in Russian	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.2	22.4	Имеется ли перевод записей на английский язык / Is there translation of all entries in English	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\10.4	22.4	Защищены ли записи от несанкционированного доступа или разглашения/ Are all records preserved against non authorized access or divulge.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\13.3	18.1	Знает ли судовой персонал свои обязанности по охране, предусмотренные ПОС / Does the ship's crew know the duties as stated in SSP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A\13.6	19.1	Проведено ли капитаном следующее обучение экипажа по охране (указать даты проведения\ запланированные) / The next security training are conducted (dates		

пункт/items МК ОСПС ISPS Code	№ процедуры ПОС SSP procedures	Вопросы / Questions	Да Yes	Нет No	
		<i>made\planned).</i>			
B\8.9.8-9	19.1	Пиратство / Piracy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B\8.9.2	19.1	Тerrorизм / Terror	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B\8.9.1	19.1	Угроза минирования / Threat of bomb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B\8.9.1	19.1	Пожар\взрыв / Fire\Explosion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B\13.4.3	19.1	Досмотр посетителей, вещей, багажа / Searching visitors, luggage, items.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B\13.6	19.1	Проверка груза / Verify cargo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
B\13.6	19.1	Досмотр судна / Examination of the ship	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

• Подпись ауди-
тора
Auditor's Signature

• Подпись капи-
тана
Master's Signature

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

3. Литература

Основная:

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74)
2. Международной конвенции по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (ПДМНВ-78/95);
3. Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ);
4. Парижский и Токийский меморандумы о взаимопонимании по государственному портовому контролю.
5. Резолюция ИМО А. 741 от 04.11.93 Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией и предотвращению загрязнения.
6. Резолюция ИМО А. 788(19) от 23.11.95 Руководство по осуществлению МКУБ.
7. Резолюция ИМО А. 787 (19) от 23.11.95 Процедуры контроля государством порта.
8. Кодекс ОСПС Гл. XI -2 МК СОЛАС-74.

Дополнительная:

1. Дмитриев В.И. Обеспечение безопасности плавания. Учебное пособие для вузов. М.2005
2. Шарлай Н.Г. Основы системы управления безопасностью в соответствии с требованиями МКУБ. Учебное пособие.2004.
3. Международной конвенции по грузовой марке 1966 года;
4. Международной конвенции по обмеру судов 1969 года.
5. Основные положения резолюций, руководств и стандартов, издаваемых ИМО.

Учебное издание

Щербатых Виктор Васильевич

**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ
НА СУДАХ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

*Учебно-методическое пособие для курсантов и студентов заочного
отделения*

Печатается в авторской редакции

Подписано в печать 14.12.10

Формат 60×84 1/16

Тираж 50 экз.

Сдано в производство 14.12.10

Усл.-печ. л. 5,8.

Заказ № 178

Уч.-изд. л. 5.

Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций
198035, Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7

Отпечатано в типографии ФГОУ ВПО СПГУВК
198035, Санкт-Петербург, Межевой канал, 2