

**ОСНОВЫ  
СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ  
В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ МКУБ**

Учебное пособие ©

Владивосток – 2003

Система допусений с судов

- Определения**
- Введение**
- Основные международные документы, определяющие СУБ**
- Основные положения МКУБ**
- Система управления безопасностью Компании и судна**
- Руководства СУБ Компании**
  - Классификация и состав документов
- Внешний аудит**
- Внутренний аудит**
  - Общие положения
  - Схема внутреннего аудита СУБ судна
  - Организация внутреннего аудита
- Готовность к аварийным ситуациям**
  - Определения
  - Общие положения
  - Организация СУБ судна и чрезвычайных ситуаций
  - Организация действий экипажа в аварийных ситуациях
  - Обучение и подготовка экипажа
  - Готовность вахтенного персонала
  - Действия экипажа в случае нападения пиратов
  - Предоставление мелинговских консультаций по радио
- Планирование допусения с судов**
- Допусения о технических отказах, проблемах, несоответствии**
- Аварийные допусения с судов**
- Допусения об инспективных ил аудитов СУБ судна**
- Государственный портовый контроль**
  - Общие положения
  - Типовая форма проверки СУБ судна согласно Резолюции ИМО А.787(19)
  - Обязательные судовые документы
  - Оценки компетентности членов экипажа
- Список литературы**

**ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

<b>Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)</b>	Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, одобренный резолюцией А.741 (18) Организации
<b>Администрация</b>	правительство страны, под флагом которого судно имеет право плавания
<b>Признанная организация</b>	организация, которой Администрация делегировала свои функции в СУБ (в России – Регистр судоходства)
<b>Заявитель</b>	Компания, судно или организация, обратившаяся с заявкой на получение Документа о соответствии СУБ
	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
<b>Освидетельствование</b>	проверка для определения, соответствуют ли деятельность Компании или судна требованиям МКУБ
<b>Документ о соответствии (Document of Compliance)</b>	свидетельство, выдаваемое Администрацией или организацией, действующей по поручению Администрации, Компании в удостоверение того, что компания компании отвечает требованиям МКУБ
<b>Свидетельство об управлении безопасностью (Safety Management Certificate)</b>	свидетельство, выдаваемое Администрацией или организацией, действующей по поручению Администрации, судну в подтверждение того, что Компания и управление на ее судне действуют в соответствии с требованиями МКУБ
<b>Наставление по управлению безопасностью (Safety Management Manual)</b>	документ Компании, содержащий описание и задействованные СУБ Компании и ее судно
<b>Аудиторская проверка СУБ</b>	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
<b>Наблюдение</b>	означает зарегистрированный факт, выявленный в ходе аудиторской проверки СУБ и подтвержденный объективным доказательством
<b>Несоответствие</b>	не выполнение требований, определенных СУБ, которые не требуют немедленного вмешательства
<b>Существенное несоответствие</b>	существенное отклонение от требований СУБ, являющееся серьезной угрозой персоналу или безопасности судна или серьезный риск для окружающей среды и требующее немедленного устранения
<b>Процедура</b>	документально оформленный письменный документ, который описывает специфическую работу и определяет ответственность и методы ожидаемого результата
<b>Рабочая инструкция</b>	инструкция на рабочем месте, которая объясняет выполнение необходимых действий (как управлять оборудованием, механизмами)

**ВВЕДЕНИЕ**

По данным ИМО, 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.

Задача Системы Управления Безопасностью (СУБ) – так построить процедуры управления, чтобы максимально снизить вероятность появления ошибок, устранить влияние «ошибки человека».

**Система управления безопасностью** – 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.

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.

**ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОКУМЕНТЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ СУБ**



**Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS - 74)**  
**Глава IX «Управление безопасной эксплуатацией судов»**

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОБЕМУ 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 выдает «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 суду, отвечающему требованиям КГМ-66/88 выдается Международное свидетельство о грузовой марке или Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки. Регистр производит освидетельствования судов, которые бывают: первоначальное, периодическое и ежегодное. Все результаты освидетельствований заносятся в Свидетельство, которые являются для судовой администрации и портовых властей основным документом, устанавливающим пределы загрузки судна в зависимости от района плавания и времен года. Ни одно судно не может выйти в море, если не имеет достаточного запаса плавучести, определяемого грузовой маркой и не отвечает требованиям Правил РС и КГМ 66/88.

**КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛАХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ В МОРЕ - МППСС-72 (International Regulations for Preventing Collisions at Sea - COLREG-72).** Международные правила предупреждения столкновения судов (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 видимости. 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. Конвенция о МППСС вступила в силу 15 июля 1977 г.

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ - MARPOL-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 участвующим 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 нефтесодяной смеси с любого нефтяного танкера и любого судна валовой вместимостью 400 рег. т 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, съёмных 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 установил 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 правительственной 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.

**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.

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ МКУБ**



Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судна и предотвращением загрязнения моря (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention – ISM Code) – это стандарт по внедрению системы управления безопасностью и предотвращения загрязнения.

Существует 5 причин внедрения МКУБ:

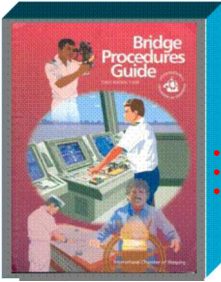
1. Уменьшает влияние человеческого фактора.
2. Улучшает взаимосвязь между судном и Компанией.
3. Снижает количество несчастных случаев.
4. Уменьшает риск загрязнения моря и окружающей среды.

5. Обеспечивает безопасность грузовых операций.

МКУБ состоит из 13 разделов:

- Общие положения:**
  - Определения;
  - Цели Кодекса;
  - Применение;
  - Функциональные требования к СУБ.
- 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.
- 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.
- Назначенное лицо.** Компания должна назначить ответственное лицо на берегу, которое осуществляет постоянный контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения.
- Ответственность и полномочия капитана.** Капитан несет полную ответственность за работу системы управления безопасностью на судне.
- 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.
- Планирование судовых операций.**
  - Планируй что сделать;
  - Выполняй, что запланировано;
  - Планирование и выполнение должно быть задокументировано.
- 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.
- Доклады и анализы о несоответствиях, авариях и опасных случаях.** Ни один человек или система совершенна. Если замечена аварийная или опасная ситуация – немедленно сообщить капитану/Компании. Система должна работать на Вашу безопасность. Это главная задача системы.
- 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.
- Документация.** СУБ должна быть выражена в письменном виде. Должна постоянно контролироваться полнота всей документации. Такие документы должны быть как в офисе так и на судне.
- Внутренние аудиторские проверки.** Компания должна иметь свой внутренний порядок проверок, позволяющий установить работоспособность системы и ее совершенствование.
- Освидетельствование, проверка и контроль.** 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 убедится в том, что Система работает, Администрация выдает Документ о соответствии для Компании (ДСК) и Свидетельство об управлении безопасностью (СуУБ) для каждого судна.

Главная идея МКУБ - переход от обеспечения и контроля безопасности мореплавания и охраны окружающей среды к УПРАВЛЕНИЮ ими.



## СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ КОМПАНИИ И 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.

Концепция СУБ состоит из:

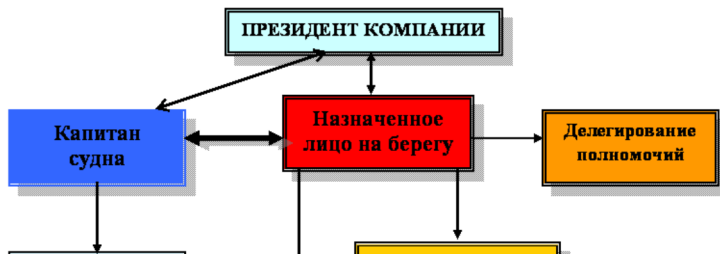


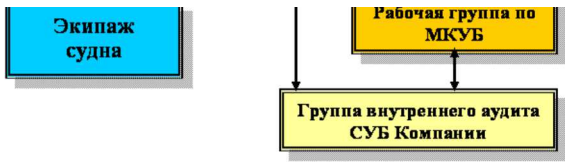
Общая политика Компании в основном состоит из:

- 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).

Структура Компании должна обеспечивать выполнение требований СУБ в части:

1. наличие назначенного лица, которое должно иметь определенные полномочия и нести постоянную ответственность за выполнение требований, установленных международными и национальными нормами и стандартами Компании;
2. надежного и постоянного функционирования специализированных групп персонала, осуществляющих руководство, выполнение и проверку действий по безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения, с четким определением их ответственности, полномочий и взаимодействия;
3. отелживания технического состояния судов, укомплектованности судов квалифицированным персоналом, оперативного управления безопасностью.





Ключевые фигуры СУБ Компании и их взаимосвязи

Рабочая группа по МСУБ – специальное подразделение, в обязанности которого входит разработка Руководств по СУБ, анализ эффективности, обнаружение и организация устранения недостатков СУБ, связь с организациями научного сопровождения.

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, лозиями и всеми другими навигационными пособиями.
- Ответственность, полномочия и взаимодействия всего персонала судов и береговых подразделений должны быть четко определены и доведены до каждого.

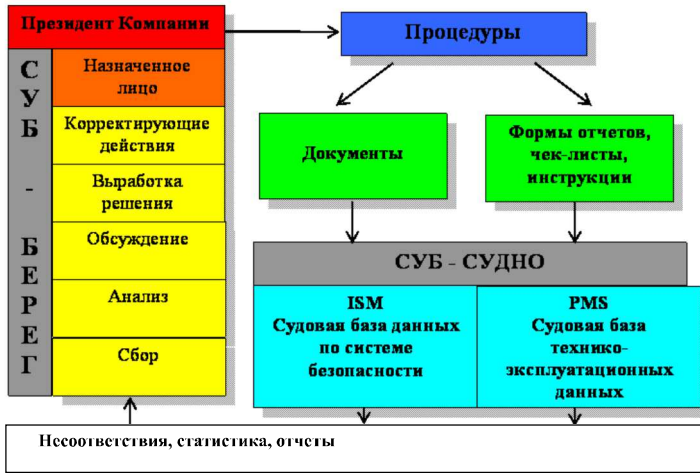


Схема функционирования СУБ между берегом и судном

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

### РУКОВОДСТВА СУБ КОМПАНИИ

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

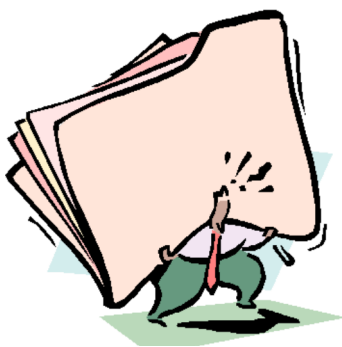
#### Общие требования

Одновременно с формированием документальной базы СУБ, т. е. с созданием "библиотеки" действующих Конвенций и соглашений, обязательных норм и правил, рекомендованных Кодексов и Рекомендаций, Компания должна разработать комплект собственных документов ("Руководств", "Процедур", "Инструкций", "Контрольных листов" и т. п.), определяющих СУБ Компании. Вся Система управления безопасностью должна быть строго ЗАДОКУМЕНТИРОВАНА.

Компания должна проводить систематическую проверку документов СУБ по судовым операциям, для которых установлены требования в обязательных правилах и нормах.

Документация должна содержаться в том виде, который Компания считает это наиболее эффективным. Детали и количество документации должны быть определены исходя из необходимости, чтобы соответствующий судовой персонал понимал свои функции.

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



Обычные операции	Особые операции	Критические операции	Аварийные ситуации
Ознакомление с судном; досмотр судна на предмет обнаружения посторонних лиц и предметов; контроль документации и т.п.	Смена вахт; несение вахты на ходу и стоянке; постановка на якорь, прием лопмана; швартовые операции; грузовые операции, буксировка и т.п.	Плавание в тумане, во льдах, в узкостях, в шторм, грузовые операции с опасным грузом, операции с вертолетом и т.п.	Пожар, повреждение ГД, столкновение, врезашный 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.

Компания должна обеспечить, чтобы:

1. Действительные документы были доступны во всех соответствующих местах;
2. Изменения, вносимые в документы, были проверены и одобрены ответственным персоналом;
3. Своевременно изымались устаревшие документы.

**Классификация и состав документов**

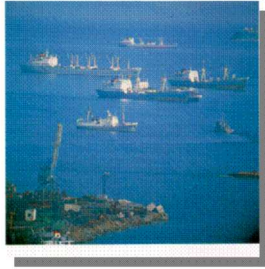
Вся документация, имеющая отношение к Системе Управления Безопасностью (СУБ) компании, подразделяется на документацию со статусом СУБ и на прочую (без указанного статуса). Статус СУБ означает, что данная документация задекларирована в качестве основной в СУБ Компании. Все документы СУБ Компании подразделяются на четыре уровня:

<b>общесистемные документы</b>	определяют функционирование всей системы управления безопасностью
<b>общезональные документы</b>	определяют деятельность берегового и судового персонала по обеспечению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения
<b>функциональные береговые документы</b>	определяют деятельность берегового персонала по обеспечению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения
<b>функциональные судовые документы</b>	определяют деятельность судового персонала по обеспечению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения

**Общесистемные документы**

<b>Основное руководство Компании по управлению безопасностью (Main Safety Management Manual)</b>	Определяет политику безопасности Компании, концепцию, цели, организационную структуру и основные положения системы управления безопасностью
<b>Состав и структура документов СУБ (Safety Management System Documents Content)</b>	Определяет состав, краткое содержание, структуру документов СУБ
<b>Руководство по процедурам (Procedures Manual)</b>	Определяет порядок составления, структуру, содержание и распределение основных процедур по документам СУБ (базисный состав процедур)

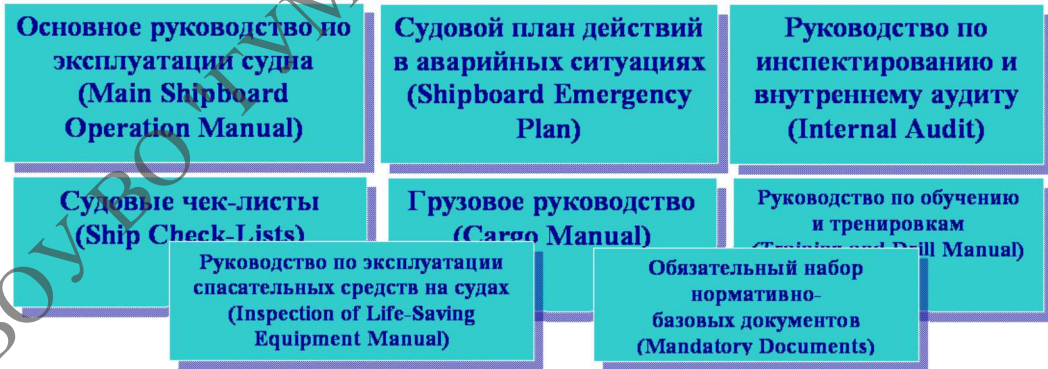
**Функциональные береговые документы**



- Береговой план действий в аварийных ситуациях
- Руководство по безопасности мореплавания (Safety Management Manual)
- Руководство по эксплуатации флота (Fleet Operate Manual)
- Техническое руководство (Technical Manual)
- Кадровое руководство (Personnel Manual)

Береговой план действия в аварийных ситуациях (Shore Based Emergency Plan), определяющий назначение, задачи, состав и порядок действий оперативного штаба по аварийным ситуациям компании (аварийного штаба). Руководства береговых подразделений, определяющие их назначение, задачи, структуру, должностные положения (инструкции) руководителей подразделений, включающие функциональные требования, квалификацию, обязанности, полномочия и деловые качества, со ссылками на выполняемые береговым штатом процедуры по безопасности и предотвращению загрязнения:

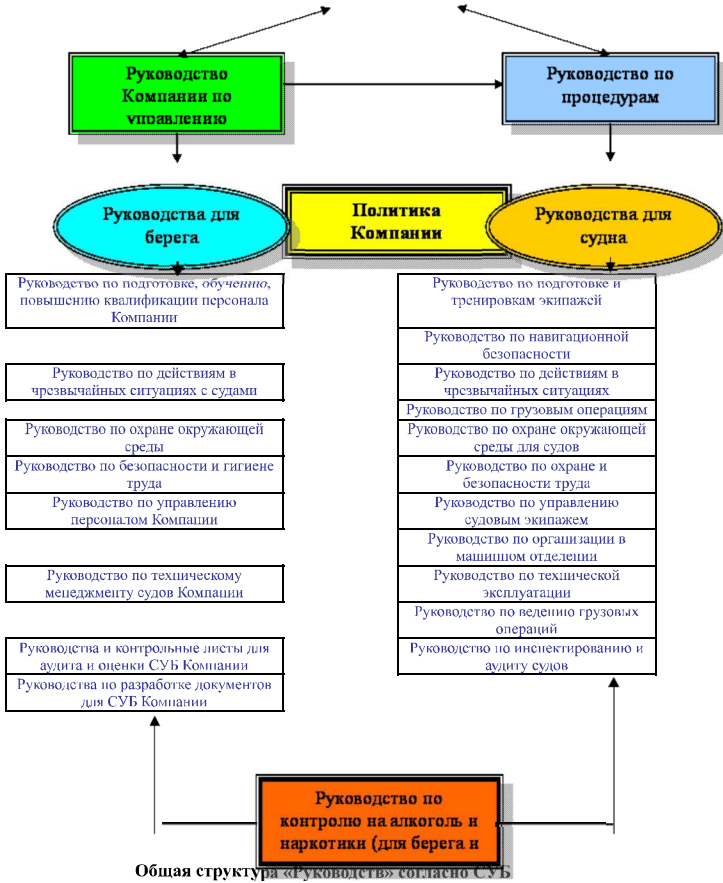
**Функциональные судовые документы**



- **Составить 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.
  - o 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.
  - o Буклет критических процедур (Emergency Procedures Booklet), определяющий содержание процедур по действиям судового персонала в наиболее вероятных аварийных ситуациях.
  - o 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:
  - o Судовые чек-листы ходового мостика (Bridge Check-Lists);
  - o Судовые чек-листы буксировочных операций ((Bunkering Check-Lists);
  - o Судовые чек-листы машинного отделения (Engine Room Check-Lists);
  - o Судовой чек-лист проверки безопасности судна капитаном (Ships Safety Check-List (Masters Guidelines));
  - o 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.

Прочие документы компании, не имеющие статуса СУБ, в зависимости от их вида содержания, имеют вид папок, файлов, журналов и обозначены регистрационным номером без классификации.

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



Общая структура «Руководств» согласно СУБ

**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. **Первоначальное** 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 (± 3 месяца);
4. **Промежуточные** - освидетельствования *судов* Компании, выполняемые через 30 месяцев (±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.

**Временный ДСК** - может быть выдан Компании для облегчения первоначального внедрения МКУБ, для внедрения МКУБ, если Компания вновь образована, для внедрения требований МКУБ действующего ДСК.

Срок действия 12 месяцев.

**Временный СвУБ** - может быть выдан на новос для Компании судно, в случае, когда Компания становится собственником судна, или когда Компания приняла на себя ответственность для управления эксплуатации судна (бербоут - чартер). Это должно быть оговорено в документах. Выдается на 6 месяцев **при условии:**

- ДСК (включая временный ДСК) относится к этому типу судна, КМ и командный состав судна ознакомлены с документами Компании и запланированными мероприятиями по их введению.
- Основные инструкции выданы до выхода в рейс.
- Компания имеет планы проведения внутренних проверок в течение ближайших 3 месяцев, и судовой персонал получит необходимую информацию о СУБ на рабочем языке, или языке, который он понимает.

*В период действия временного СвУБ должно быть проведено первоначальное освидетельствование.*

**Условия изъятия ДСК и СвУБ**

ДСК **терять 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 внесены в СУБ.

ВОССТАНОВИТЬ действия ДСК имеет право только:

Администрация, или классификационное общество, выданное его по поручению Администрации. Этот порядок проходит через освидетельствование в объеме ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО.

СвУБ **терять силу:**

- по окончании срока его действия,
- приостановления действия ДСК, связанные с типом судов,
- корректирующие действия не выполнены в срок.

**ВНУТРЕННИЙ АУДИТ СУБ**



### Общие положения

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 выработки мер по ее совершенствованию;
- поддержания введенных процедур СУБ - в качестве определенного "дисциплинирующего воздействия" на персонал.

Внутренние аудиторские проверки должны охватывать все элементы и структуры СУБ Компании, включая внутренний аудит:

- СУБ береговых подразделений Компании;
- СУБ береговых филиалов Компании;
- СУБ Компании в целом.

В соответствии с п. 12.4 МКУБ, "персонал, осуществляющий аудиторские проверки, должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически невозможно вследствие размеров и характера Компании".

### Схема внутреннего аудита СУБ судна

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.

**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. е. 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.

### Организация внутреннего аудита

В Компании вся деятельность по внутреннему аудиту СУБ осуществляется согласно *план-графика внутренних аудиторских проверок СУБ судов Компании* и контролируется "Назначенным лицом" Компании, которое при этом опирается на:

- Службу безопасности мореплавания;
- Группу внутреннего аудита, формируемую "Назначенным лицом" из опытных специалистов Компании, прошедших необходимую подготовку.

На капитанов судов Компании возлагается ответственность за:

- подготовку судна к внутреннему аудиту - необходимый инструктаж подчиненного персонала;
- предоставление аудиторам Компании всей требуемой документации по СУБ судна;
- предоставление аудиторам Компании "режима наибольшего благоприятствования" в ходе внутренней аудиторской проверки СУБ судна;
- анализ результатов аудиторских проверок;
- своевременное принятие корректирующих действий для устранения обнаруженных несоответствий;
- доклад "Назначенному лицу" Компании об устранении выявленных несоответствий;
- разработку предложений по рассмотрению и совершенствованию СУБ судна.

В документации СУБ должны быть также определены обязанности и ответственность аудиторов, осуществляющих внутренние проверки "Системы управления безопасностью" Компании.

Внутренняя аудиторская проверка начинается с иступительного 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 играют учебные тревоги, а в береговом подразделении - даются соответствующие "вводные", позволяющие проверить способность подразделения реагировать на опасные ситуации, несчастные случаи, аварии и аварийные ситуации с судами Компании.

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.



### ГОТОВНОСТЬ К АВАРИЙНЫМ СИТУАЦИЯМ

#### Определения

**"Риском"** в мореплавании признается такое действие капитана, которое совершено с учетом всех опасных обстоятельств плавания, профессиональных знаний и опыта для избежания возможного большего вреда судну, грузу и людям.



- Риск признается оправданным лишь при одновременном наличии следующих условий:
- риск должен соответствовать цели, ради которой он предпринимается;
  - цель не может быть достигнута обычными, не связанными с риском действиями;
  - риск не должен переходить в заведомое причинение ущерба;
  - предметом риска должны являться материальные объекты, но не люди.

**"Аварийный случай"** – событие с судном, приведшее его к бедствию в результате воздействия непреодолимых стихийных явлений природы или экстремально тяжелых гидрометеорологических условий плавания, различные повреждения судна (корпуса, устройств, судовых технических средств), смещение перевозимого груза и/или изменение его физико-химических свойств в процессе морской перевозки, посадка судна на грунт, касание грунта, наматка троса и/или сетей на гребной винт или руль и другие случаи, повлекшие утрату мореходных качеств и препятствующие нормальной эксплуатации судна; повреждение судном другого судна, средств навигационного оборудования (СНО), берегового сооружения, подводного кабеля, подводного трубопровода, потеря судном буксируемого объекта.

**"Аварийная ситуация"** – ситуация, которая создалась в результате аварийного случая или может привести к аварийному случаю.  
**"Чрезвычайная ситуация"** – ситуация, которая создалась в результате аварийного случая, неисправности основного оборудования судна, несчастного случая с людьми на судне, захвата судна или заложников на судне, угрозы взрыва бомбы, или в результате любого другого подобного инцидента, либо которая может привести к инциденту.

Термин **"Инцидент"** обозначает любую аварийную или чрезвычайную ситуацию, в которую оказывается вовлеченным и судно и/или находящиеся на судне люди и которая представляет угрозу для человеческой жизни, судна, окружающей среды, находящихся на судне груза либо для третьих сторон.

Общие положения

Компания должна предъявлять для освидетельствования систему обеспечения действий экипажей в аварийных ситуациях:

- Планы оборудования судна специальными средствами;
- Планы теоретической и тренажерной подготовки капитанов, судовых офицеров и членов судовых команд;
- Судовые расписания по тревогам;
- Процедуру судовых сообщений об аварийных ситуациях и случаях и процедуру их обработки в Компании;
- Порядок действий должностных лиц и подразделений Компании при получении аварийных сообщений, особенно в ночное время.

Организация СУБ судна в чрезвычайных ситуациях

Документальное обеспечение готовности судового экипажа к аварийным ситуациям указывается в:

1. Руководство по действиям в аварийных ситуациях на судне (Emergency Procedures Manual);
2. Расписание по тревогам;
3. Судовая аварийная папка;
4. Судовой план оперативных чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря (SOPEP);
5. Аварийные контрольные листы рекомендуемых действий (Emergency Check Lists).

Потенциальные чрезвычайные ситуации, которые должны быть указаны в планах:

Действия при столкновении;	Действия при посадке на мель;
Действия при повреждении корпуса;	Действия при пожаре;
Действия по сигналу «Человек за бортом»;	Действия при оставлении судна;
Действия при получении пиратского предупреждения;	Действия при затоплении;
Действия при болезни/травме;	Выход из строя рулевого устройства;
Выход из строя гироскопаса;	Выход из строя ДАУ;
Выход из строя электроэнергетической установки;	Действия при угрозе нападения пиратов;
Действия при работе с вертолетом;	Выход из строя двигателя;
Действия при угрозе нападения террористов;	Действия при переполнении танков во время грузовых и бункеровочных операций;
Действия при предполагаемой утечке через корпус.	

Система планов действий в чрезвычайных ситуациях должна содержать указания для судового персонала в случаях: судно на ходу, ошвартовано, стоит на якоре, находится в порту или в доке.

ФГБОУ ВО "ТУМРФ имени адмирала С.О. Макарова"

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

- Основная информация
- Пользование системой и входящими в нее планами

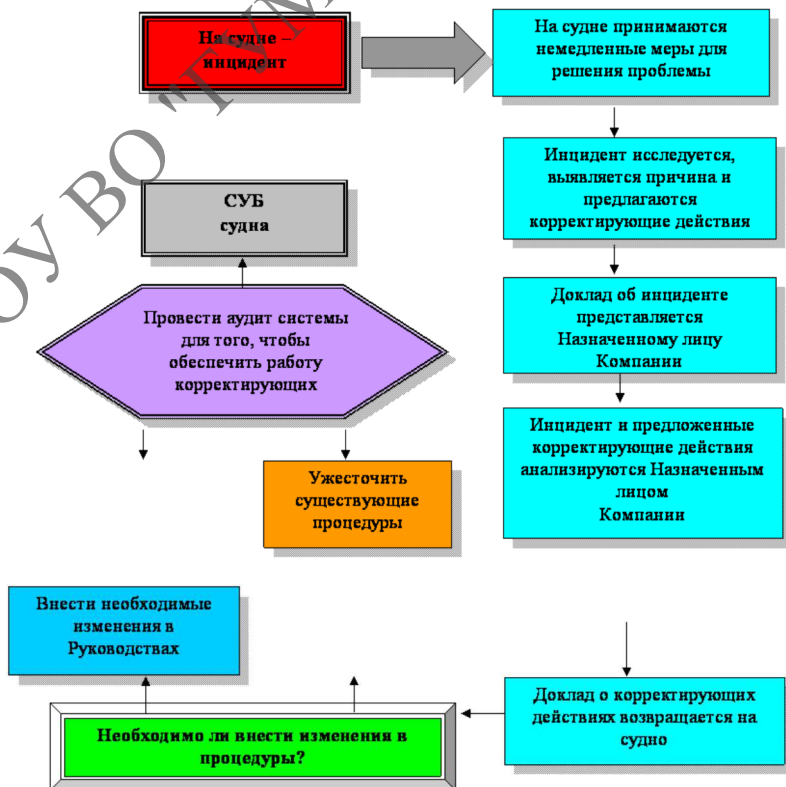
**ПЛАНИРОВАНИЕ, ГОТОВНОСТЬ и ОБУЧЕНИЕ**

- Требования и информация для подготовки к чрезвычайным ситуациям
- Изучение судовой и береговой системы соответствующих планов





Непрерывный цикл усовершенствования СУБ судна



Организация действий экипажа при чрезвычайных и аварийных ситуациях на судне

Постоянная готовность экипажа к действиям при чрезвычайных и аварийных ситуациях обеспечивается за счет:

1. Постоянного наличия на борту установленного количества экипажа, способного обеспечить эффективные действия в случае возникновения ЧАС;
2. Высокой профессиональной квалификации экипажа, предварительной тренажерной подготовки, регулярных и эффективных учебных тревог, учений, тренировок;
3. Эффективной системы и организации действий, включая "Расписание по тревогам", аварийные партии, судовые оперативные планы действий ("Vessel Response Plans"), контрольные листы рекомендуемых действий ("Check Lists") для всех выявленных рисков с учетом специфики и конструктивных особенностей судна, особенностей и свойств перевозимых грузов;
4. Постоянной готовности средств борьбы за живучесть судна;
5. Постоянного контроля и наблюдения (в том числе - с помощью специальных систем контроля и предупредительной сигнализации) за основными элементами безопасности, обнаружения очага чрезвычайной ситуации на возможно более ранней стадии, а также быстрых, решительных, эффективных действий человека, первым обнаружившего возникновение чрезвычайной ситуации.

Общее руководство действиями при чрезвычайных и аварийных ситуациях, борьба за живучесть судна осуществляет капитан.

Непосредственное руководство возлагается на старшего помощника капитана.

При отсутствии на судне капитана и старшего помощника капитана борьбу за живучесть судна возглавляет вахтенный помощник капитана.

В соответствии с требованиями Международных Конвенций, организация действий экипажа в любой аварийной ситуации должна быть направлена на сохранение человеческой жизни.

В случае чрезвычайной, опасной или аварийной ситуации важно правильно оценить приоритеты до принятия любых решений и действий. Приоритеты должны располагаться следующим образом:

1. БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНИ
2. БЕЗОПАСНОСТЬ СУДНА
3. БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗА/ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Если судно оказалось в аварийной ситуации, в том числе - связанной с загрязнением окружающей среды, либо в ситуации, угрожающей гибелью судна, то капитан обязан в срочном порядке решить вопрос о том, необходимы ли помощь спасателей, помощь буксиров или няя помощь с берега либо ситуация может быть разрешена собственными силами экипажа.

Основой организации борьбы за живучесть судна являются **расписания по тревогам**, которые определяют обязанности всех членов экипажа, составляются на каждом судне и утверждаются капитаном. Обязанности по тревогам должны распределяться с учетом должностей, специальности, подготовки, индивидуальных качеств и физических данных каждого члена экипажа. В расписаниях по тревогам должна предусматриваться взаимозаменяемость членов экипажа.

Составление расписаний по тревогам и своевременная их корректура возлагается на старшего помощника капитана. Утвержденные капитаном расписания по тревогам должны вывешиваться на видном месте в общедоступных помещениях судна.

Устанавливаются следующие расписания по тревогам:

- расписание по общесудовой тревоге (в том числе по борьбе с пожаром, водой, утечкой аммиака из судовых рефрижераторных установок и др.);
- расписание по тревоге "Человек за бортом";
- расписание по шлюпочной тревоге (при оставлении судна).

Сигналы тревог:

<b>общесудовая тревога</b>	<b>непрерывный звонок громкого боя в течение 25-30 секунд; при пожаре во время стоянки в порту сигнал общесудовой тревоги дополнительно сопровождается частыми ударами в судовой колокол;</b>
<b>тревога "Человек за бортом"</b>	<b>три продолжительных сигнала звонком громкого боя (продолжительность сигнала 5-6 секунд); сигнал повторяется 3-4 раза;</b>
<b>шлюпочная тревога</b>	<b>семь коротких и один продолжительный сигнал звонком громкого боя; сигнал повторяется 3-4 раза.</b>

При выходе из строя звонка громкого боя сигналы подаются паровым свистком, тифоном или сиреной.

Сигналы всех тревог дублируются голосом по судовой трансляционной сети с указанием вида тревоги: в случае пожара или пробояны указывается их место. При отсутствии трансляции вид тревоги, место пожара или пробояны объявляются любыми иными средствами. Отбой всех тревог объявляется голосом и сопровождается командой по трансляции. При проведении учебных тревог после соответствующего сигнала по трансляции передается слово "учебная".

**Любой член экипажа, любое находящееся на судне лицо может поднять тревогу нажатием соответствующей кнопки, включением сигнализации либо с помощью средств связи.** Лицо, поднявшее тревогу, должно сообщить на мостик место и характер аварийной ситуации.

Устанавливается следующий порядок оповещения при чрезвычайных и аварийных ситуациях:

1. Объявляется общесудовая тревога звонком громкого боя;
2. Экипаж собирается на месте сбора и действует в соответствии с судовым "Расписанием по тревогам".
3. Ответственные лица, услышав сигнал, обязаны:

- включить вверенные им переносные УКВ-радиостанции на заданный канал;
- выйти на связь с мостиком;
- получить устные команды/распоряжения;
- передать их закрепленным за ними членам судового экипажа;

Тревога **"Человек за бортом"** объявляется вахтенным помощником капитана при падении человека за борт или обнаружении человека (лодей) за бортом.

**Общесудовая тревога** объявляется вахтенным помощником капитана:

1. при взрыве, возникновении пожара либо обнаружении его первых признаков, дыма и запаха гари;
2. при обнаружении поступления заборной воды внутрь судна или распространения ее по судну;
3. при других аварийных случаях, создающих угрозу судну и экипажу.

**Шлюпочная тревога** (при оставлении судна) **объявляется только капитаном** или другим лицом по указанию капитана при угрозе гибели судна, когда возникает необходимость оставления судна экипажем и пассажирами.

При оставлении судна старший помощник капитана обязан проверить судовые помещения, а старший механик - машинные помещения и удостовериться, что в них не осталось людей.

Лица, в ведении которых находятся паспорта экипажа, судовой, машинный, электромеханический и радиотелерафный журналы, путевые карты с прокладкой пути судна перед проществом, судовая касса и документы строгой отчетности, при оставлении судна обязаны принять меры к спасению указанных документов и ценностей.

Все члены экипажа при объявлении судовых тревог обязаны быстро занять свои места по расписанию, иметь при себе спасательные жилеты (нагрудники) и надевать их при объявлении шлюпочной тревоги или тревоги "Человек за бортом".

На судне должны быть определены "Командные пункты и посты", расположение и состав которых должны полностью согласовываться с судовым "Расписанием по тревогам". Расположение и состав командных пунктов и постов утверждаются капитаном судна.

При стоянке судна в порту на борту всегда должно оставаться достаточное количество членов экипажа для действий в аварийных ситуациях.

На судне должно быть утвержденное стояночное расписание по тревогам.

По прибытию судна в порт должна быть установлена система взаимодействия с берегом. Для этих целей рекомендуется использовать "Ship/Shore Safety Check List". Телефонные номера, каналы УКВ и другие средства и методы оповещения должны быть известны, записаны и находиться в соответствующих местах (в том числе - у капитана, СПКМ, ВПКМ, на мостике, у трапа).

Обучение и подготовка экипажа

Компания должна установить программы учений экипажа и учебных отработок действий в условиях аварийной ситуации. При этом в руководстве "Safety Management Manual" должен быть приведен сводный график обязательных учений, тревог, тренировок с указанием:

- требуемой их частоты;
- типовых программ учений;
- выполнения обязательных записей в судовом журнале;
- порядков допущений в Компанию.

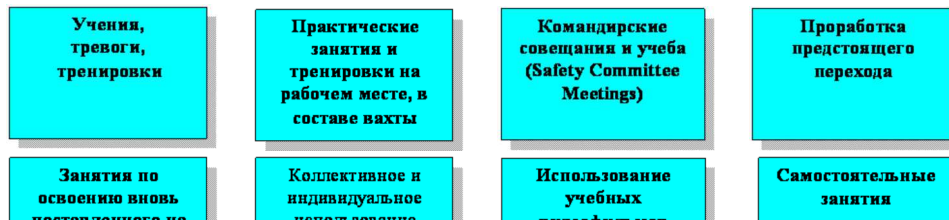
Старший помощник капитана (старший механик) до отхода судна в рейс знакомит каждого прибывшего члена экипажа с особенностями спасения и борьбы за живучесть на данном судне. По их поручению один из опытных членов экипажа проводит вновь прибывшего по судну.

Программа ознакомления вновь прибывшего члена экипажа должна включать следующие пункты:

- Общее расположение судна;
- Сигналы судовых тревог, пути и места сбора, обязанности и действия по тревогам;
- Расположение и использование коллективных и индивидуальных спасательных средств;
- Расположение и использование средств борьбы за живучесть судна, включая противопожарные средства и системы;
- Судовое оборудование, устройства и системы, которыми член экипажа должен уметь пользоваться или управлять.

Инструктаж вновь прибывших членов экипажа по вопросам охраны жизни на море и предотвращения загрязнения должен регистрироваться в специальном журнале.

Техническая учеба экипажей является необходимым условием эффективного повышения квалификации, которая включает:



судно  
оборудованиятренажеров,  
имитаторов

видеонаблюдения

При приеме судна от завода строителя капитан организует изучение и прием судовыми офицерами корпуса, систем, механизмов, устройств и других технических средств, а также документации и имущества в соответствии со спецификациями.

#### Готовность вахтенного персонала

Не допускается ставить на вахту персонал не ознакомленный с конструктивными особенностями судна.

При приеме-сдаче вахты заступающий вахтенный помощник капитана проверяет работу системы пожарной сигнализации, отсутствие искр из трубы, связь с машинным отделением, получает информацию о проведении работ с открытым огнем, сжигании мусора, работе сауны, вентиляции служебных и грузовых помещений, температуре воздуха в трюмах (при наличии дистанционных датчиков), неисправностях систем и средств пожаротушения и принимаемых мерах.

Дополнительно на стоянке заступающий вахтенный помощник капитана проверяет пожаробезопасность выполнения грузовых и бункеровочных операций, знакомится с обстановкой вокруг судна, уточняет номер телефона береговой пожарной команды (для себя и вахтенного у трапа).

Вахтенный механик при заступлении на вахту получает информацию обо всех ремонтных и профилактических работах с судовым оборудованием, операциях с топливом.

При производстве **бункеровочных работ** (включая операции с нефтесодержащими водами) на судне выполняется следующее:

- оповещаются экипаж и пассажиры,
- запрещается курение на открытых палубах,
- ограждается место приема-сдачи топлива,
- закрываются шпигаты на палубе,
- закрываются окна и иллюминаторы с борта приема-сдачи топлива,
- поднимается флаг "Браво" (ночью - красный круговой огонь),
- устанавливаются поддоны,
- подносятся дополнительные огнетушители к месту приема-сдачи топлива, подсоединяются к рокам два пожарных рукава,
- устанавливается постоянная связь с бункеровщиком,
- организуется постоянное наблюдение.

В процессе вахты **пожаробезопасность** в машинных помещениях периодически контролируется обходами. Вахтенный помощник капитана в вечернее и ночное время организует периодические обходы остальных помещений судна, обращая особое внимание на пожароопасные места и объекты. На пассажирских и учебных судах для этой цели назначается специальная пожарная вахта, которой устанавливается порядок обхода.

По сигналу тревоги вахтенные помощники:

- проверяют состояние (закрытие) дверей в водонепроницаемых переборках;
- включают внутрисудовую связь;
- включают имеющуюся на мостике переносную УКВ-радиостанцию на указанную в расписании по тревогам частоту и всю аппаратуру ГМССБ переводят в режим передачи сигнала бедствия;
- в случае необходимости поднимают флагажный сигнал по МСС и делают первоначальное оповещение в эфир;
- обеспечивают освещение;
- оповещают людей, занятых работами в местах, где сигнал тревоги мог быть не услышан;
- обеспечивают сбор информации о случившемся;
- При заводском ремонте вахтенный помощник организует противопожарную защиту судна в соответствии с требованиями завода.

#### Действия экипажа в случае нападения пиратов

(Циркуляр МСС/Circ.805 от 06.06.97)

Комитет по безопасности на море ИМО определил две основные ситуации, которые могут возникнуть при нападении пиратов:

1. Пираты обнаружены судовым персоналом до высадки на судно;
2. Пираты высаживаются на судно неожиданно, захватывая заложников и угрожая насилием/смертью экипажу судна.

В зависимости от указанных выше ситуаций следует руководствоваться следующим:

##### Пираты обнаружены до высадки на судно

Если пиратами не было выставлено требование судну соблюдать радиомолчание, с судна должно быть немедленно послано сообщение с категорией "Piracy/armed robbery attack" в адрес близкорасположенных судов и властей, находящихся на берегу.

При этом должны быть задействованы все возможные способы передачи сообщения: система ИНМАРСАТ, оборудование ЦИВ с использованием соответствующих частот бедствия ЦИВ, любое другое оборудование с использованием любых частот бедствия и безопасности.

##### Пираты высадились на судно неожиданно

В случае если требованиями пиратов судну запрещено вести какие-либо передачи и выполнение рекомендаций, изложенных выше, может привести к физическому насилию/смерти членов экипажа судна, любые такие требования должны быть выполнены, т.к. у них может быть оборудование, способное обнаружить любые радиосигналы, включая сигналы спутникового оборудования.

Таким образом, в случае нападения на судно пиратов передавать сообщение с категорией "Piracy/armed robbery attack" рекомендуется лишь при тех обстоятельствах, когда пиратами, находящимися на борту, не было выставлено требование соблюдать радиомолчание.

Передача указанного сообщения должна осуществляться путем нажатия скрытых кнопок, расположенных по крайней мере в трех разных местах на судне (IAMSAR, том 3, раздел 4, с. 4-20):

- в рулевой рубке;
- в каюте капитана;
- в машинном отделении.

Нажатие на кнопку должно привести к тому, что спутниковый терминал автоматически выберет сообщение о нападении и передаст его соответствующему береговому полномочному органу.

Во избежание передачи ложного аварийного оповещения для приведения кнопки в действие должна использоваться кодовая последовательность, не допускающая ее случайного срабатывания.

#### Предоставление медицинских консультаций по радио

(MEDICO) (IAMSAR, том 3, раздел 4, с. 4-9)

В сообщениях MEDICO запрашиваются или передаются медицинские рекомендации соответственно с борта и на борт находящегося в море судна.

Такие сообщения должны иметь префикс «DH MEDICO» с тем, чтобы связисты знали, что имеют дело с сообщениями MEDICO.

В перечне станций радиоопределения и специальных служб МСЭ (List VI. List of Radiodetermination and Special Service Stations) указаны коммерческие и государственные радиостанции, предоставляющие морским судам бесплатные услуги по передаче медицинских сообщений. Как правило, эти сообщения передаются только больным либо другим учреждениям, с которыми полномочные органы SAR или данная служба связи имеют предварительную договоренность.

Существует несколько коммерческих организаций, предоставляющих платные медицинские консультации находящимся в море судам на основе международного абонентского или разового обслуживания. Наиболее известной медицинской консультативной службой является Международный радиомедицинский центр (CIRM);

- штаб-квартира находится в Риме, Италия;
- CIRM обеспечивает круглосуточные врачебные консультации;
- Служба предоставляет морским судам во всем мире бесплатные медицинские консультации по радио.

Дополнительную информацию об услугах CIRM можно получить:

- Телефону - 06/5923331-2
- Факсу - 06/5923333
- Телексу - 612068 CIRM I.



## СИСТЕМА ДОНЕСЕНИЙ С СУДОВ

### Общие требования

"Система донесений с судов" является важной "обратной связью", необходимой для обеспечения и контроля функционирования СУБ. Это одна из "несущих конструкций" всей "Системы управления безопасностью".

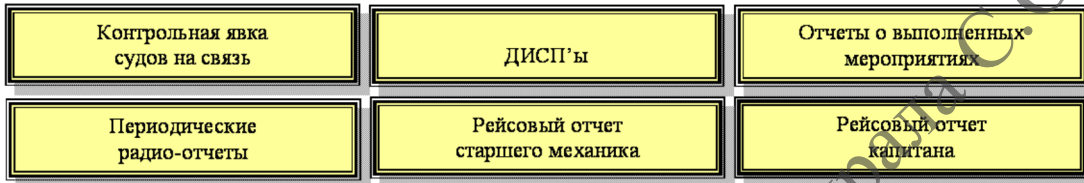
Экипаж должен обеспечивать систематическую, полную и достоверную информацию Компании о техническом состоянии судна, судовых технических средств и конструкций.

Общая структурная блок-схема "Системы донесений с судов" включает четыре основных направления:



### Плано-вые донесения с судна

Плано-вые донесения с судов можно подразделить на "оперативные" и "отчетные". "Оперативные" донесения поступают ежедневно, с заданной дискретностью, и содержат текущую информацию о состоянии, местоположении и движении судна, выполняемых судном операциях, и т. д., что очень важно для Системы управления безопасностью.



Оперативная информация о состоянии судна представляется капитаном в виде ежедневных сообщений. К "оперативным" донесениям относят следующие.

**Диспетчерские сообщения (ДИСП'ы)** содержат оперативную информацию, важную при принятии любых решений относительно управления безопасной эксплуатации судна и предотвращения загрязнения окружающей среды.

При нахождении судна в море ежедневные доклады содержат информацию о:

- Местонахождении судна;
- Гидрометеорологической обстановке;
- Скорости судна и режимах работы СЭУ;
- Непредвиденных остановках судна в море;
- Наличии топлива, масла, провизии, снабжения, их расходе и заявках;
- Имевших место отклонениях от требований СУБ;
- Аварийных и несчастных случаях.

При стоянке судна в порту ежедневный судовый доклад должен содержать данные о:

- ходе грузовых операций и планируемом времени их окончания;
- техническом обслуживании и/или ремонте;
- получении бункера, провизии и материально-технического снабжения;
- результатах любой внешней инспекции, освидетельствования, аудита судна;
- смене экипажа, сдаче/приеме командования судном капитанами, сдаче/приеме дел старшими механиками;
- общей оценке технического состояния судна;
- имевших место отклонениях от требований СУБ;
- Аварийных и несчастных случаях.

**Контрольная явка судов на связь** производится ежедневно в заданное время даже в случае отсутствия информации, которую необходимо передать с судна. Сам факт выхода судна на связь в контрольное время означает, что ничего чрезвычайного не происходит. Напротив, при несвязе судна на связь в контрольные сроки начинается радиописк, а на последующих стадиях - поиск с участием других судов, оповещение руководства и "Берговой группы" по чрезвычайным ситуациям Компании", и т. д.

По установленному Компанией графику с судна передается систематическая оперативная информация (**радио-отчет**) о техническом состоянии судна, в том числе:

- Информация о сроках действия судовых документов и мерах по их продлению;
- Информация о наличии и расходе на судне запчастей, расходных материалов и мерах по пополнению запасов;
- Информация о планируемых и выполненных работах по техническому обслуживанию судна;
- Информация о трудозатратах, рабочем времени;
- Другие виды информации, устанавливаемые Компанией.

На основании циркулярных распоряжений Компании с судна передаются **отчеты о выполненных мероприятиях**, запланированных Компанией. Например, судозащитная Компания устанавливает, что на каждом судне Компании должны ежемесячно проводиться заседания "Судового Совета по безопасности" ("Monthly Safety Committee Meetings"), и в течение недели после каждого заседания информация о нем должна быть направлена в адрес Компании.

**Рейсовые отчеты капитана и старшего механика** о выполненных рейсах также носят периодический характер, занимают промежуточное положение между "оперативными" и "отчетными" донесениями.

### Донесения о технических отказах, проблемах,

#### несоответствиях

В процессе плавания судна возможен выход из строя, отказ, поломка, ненадежная работа судового оборудования, судовых механизмов, устройств, систем, а также неисправность или поломка судовых технических средств и конструкций (СТС и К), что может привести к снижению уровня безопасной эксплуатации судна, к угрозе или к возникновению чрезвычайной или аварийной ситуации. Примерами таких случаев являются появление трещины (в корпусе, на палубе, в переборке), выход из строя или поломка СЭУ, рулевого устройства, важного навигационного оборудования судна, и т. п. В этом случае в первую очередь необходимо обеспечить безопасность судна и людей на борту и предпринять такие действия по предотвращению инцидента, которые можно быстро осуществить либо собственными силами судового экипажа, либо с помощью берега и/или других судов.

### Аварийные донесения с судов

Общая система донесений об аварийном судне в порту (Компания, прибывшему Государству, оператору СУБ) - все судна в порту

Служба системы допущения от аварийного случая в различных адреса (компания, приоритетному государству, оператору судна, всем судам в районе, фрахтователю судна, и т. д.) определяется документами СУБ судна, включая:

1. Руководство по действиям в чрезвычайных и аварийных ситуациях ("Emergency Procedures Manual");
2. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью ("SOPEP") в соответствии с Правилем 26 Приложения 1 к "МАРПОЛ-73/78";
3. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью ("ORA-90 Vessel Response Plan").

Такие допущения с судов можно подразделить на несколько групп, включая:



Соответствующие процедуры должны быть определены Компанией в "Руководстве по СУБ судна".

Донесения об инспектировании и аудите СУБ судна

Как правило, судоходная Компания требует, чтобы капитаны судов незамедлительно передавали сообщения Компании о результатах любых внешних проверок судна.

В качестве наиболее значимых проверок и инспекций, результаты которых должны незамедлительно передаваться Компании, можно выделить следующие.

1. Инспектирование судна офицерами Государственного Портового Контроля (Port State Control) в иностранных портах.
2. Освидетельствование судна инспекторами Классификационного Общества.
3. Инспектирование судна инспекторами нефтяных компаний в целях получения так называемого "одобрения судна" ("Vetting Inspections").
4. Инспектирование судна представителями терминала (порта) - в том числе для оценки готовности судна к присему груза.
5. Аудиторская проверка СУБ судна представителями Классификационного Общества-аудитора (внешний аудит) или представителями Компании (внутренний аудит).



**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ**

Общие положения

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.

В 1982 году правительства европейских государств подписали в Париже первое региональное соглашение о Государственном Портовом Контроле - "Парижский Меморандум о взаимопонимании по Государственному Портовому Контролю" ("Paris MOU on PSC"). С 2002 года в мире действует восемь «Меморандумов».

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 дополнением Резолюцией А.882(21). Последняя должна обязательно быть на борту судна и быть тщательно изучена капитаном и всеми лицами командного состава судна.

Инспектирование иностранного 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 соответствующим 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 несоборазмерную угрозу нанесения вреда морской среде.

Статистика задержаний судов группируется по:

<p>"Государствам Флага", и на этой основе выделяется группа флагов, по которым частота задержаний судов оказалась выше, чем по мировому флоту в целом. Такие флаги характеризуются как "Sub-Standard" ("Субстандартные"), а суда под этими флагами на последующие один - два года выделяются для приоритетного инспектирования" ("Targeted Class").</p>	<p>"Классификационным Обществам", класс которых имеют задержанные суда. Среди классификационных обществ также выявляются "субстандартные" (чьи суда имеют наибольшую частоту задержаний), и суда под классом таких классификационных обществ на один - два года выделяются для "приоритетного инспектирования" ("Targeted Class").</p>	<p>Высокая частота задержаний судов "Государственным Портовым Контролем" позволяет оценить судоходную компанию как "субстандартную", что самым отрицательным образом сказывается на ее престиже и положении на рынке.</p>
---	--	---

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

Типовая форма проверки СУБ судна

согласно Резолюции ИМО А.787(19)



- Конструкция (состояние обшивки и палуб, трапы, релинги, коррозия, вмятины);
- Машинные помещения (состояние механической и электрической установок, исправности механизмов);
- условия назначения грузовой марки (надёжность люковых закрытий и пр.);
- Спасательные средства (признаки не использования спусковых устройств, дефекты);
- Противопожарная безопасность (состояние палубных магистралей, пожарных шлангов, загрязнение МО, работоспособность противопожарных дверей, воздушных заслонок);
- МППСС (состояние навигационных огней и их экранов, работа звуковых сигналов и сигналов бедствия);
- Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции (состояние насосного помещения, устройств перекрытия воздуха и топлива при пожаре, систем сигнализации и аварийного электропитания);
- Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию (исправность радиооборудования, грамотность радиоспециалистов, радиожурнал);
- Оборудование сверх требуемого конвенциями, государством флага (нерабочее и неисправное оборудование должно быть удалено с судна или зафиксировано вне рабочего состояния);
- Руководство по требованиям к сбросам согласно МАРПОЛ (состояние акватории у судна, ЖНО);
- Руководство по контролю эксплуатационных требований:
  - расписание по тревогам (знание обязанностей, заместительство, закрепление комсостава за спасательным и противопожарным имуществом) – 3 экземпляра (мостик, 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 членами 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);
- Проверка состава экипажа (соответствие о минимальном составе экипажа);
- 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:

<u>Для всех судов</u>		
Свидетельство о праве плаванья под Государственным флагом	Свидетельство о дератизации	Дипломы и сертификаты членов экипажа
Свидетельство о праве собственности на судно	Судовое санитарное свидетельство о праве плаванья	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
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

<u>Для грузовых судов</u>	
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, перевозимым 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 жидких 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 Правилom 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 Правилom 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 судоводителей 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;
2. Рабочий диплом международного образца (для комсостава);
3. Квалификационные свидетельства (рядовой состав);
4. Подтверждения и/или вкладыши к рабочим дипломам (свидетельствам), если таковые требуются.
5. Служебное удостоверение;
6. Санитарный паспорт моряка, оформленный в соответствии с действующими требованиями;
7. Сертификат о проверке на алкоголь и наркотики;
8. Справку о прохождении инструктажа по технике безопасности;
9. Документ о прохождении занятий и сдачи зачетов по борьбе за живучесть судна и выживанию на море (включая: первая помощь, выживание на море, использование спасательных средств, борьба с пожаром и водой);
10. Индивидуальное соглашение (контракт) по оплате труда и срокам работы на судне;
11. Копию приказа по Компании о назначении на данное судно.

В зависимости от специфики судна и занимаемой должности необходимо также иметь следующие сертификаты и свидетельства о дополнительной подготовке (в том числе - трехдневной):

1. Документ о прохождении Курсов повышения квалификации, одобренных Компанией (Капитан, СПКМ, СТМ), включая сертификат по "МКУБ" для капитанов, старших помощников, старших и вторых механиков;
2. Документ о прохождении курса "Перевозка опасных грузов" - для капитана и СПКМ сухогрузных судов;
3. Документ о тренажерной подготовке по курсу "Радиолокационное наблюдение и прокладка" и «Использование САРП» - все судоводители;
4. Диплом оператора ГМССБ (как минимум):
  - "Общий диплом" - капитан, СПКМ;
  - «Диплом оператора ГМССБ ограниченного района» - вахтенные помощники;
5. Документ о тренажерной подготовке по курсу "Электронные карты и электронная навигация" - все судоводители судов, оборудованных системами

- индикации электронных карт;
6. Документ о прохождении тренажерного курса «Организация ходового мостика» - капитан, СПКМ (или все судоводители - в зависимости от района плавания);
  7. Документ о прохождении тренажерного курса «Управление и маневрирование судна» - капитан и СПКМ;
  8. Документ о прохождении курса по оказанию первой помощи - для всего командного состава судов;
  9. 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:*
  10. Документ о прохождении курса "танкерной безопасности" - все лица, направляемые на танкер или "ОБО";
  11. Документ о прохождении углубленной подготовки по танкерной безопасности - командный состав и лица, ответственные за проведение технологических операций и обеспечение безопасности на танкерах и "ОБО";
  12. Свидетельство на право работать с системой мойки танков сырой нефтью ("МСН") и с Системой инертных газов ("СИГ") - капитан, СПКМ, СТМ, второй механик, докерман на танкерах и "ОБО";
  13. Свидетельство на право работать с "Системой улавливания и подачи на берег газом из нефтяных танков во время их налива" - капитан, СПКМ, СТМ, второй механик, докерман на танкерах и "ОБО", оборудованных такой системой;
  14. Документ о прохождении курса "Безопасность на танкерах -химовозах" (весь экипаж) и об углубленной подготовке по безопасности на танкерах - химовозах (командный состав и лица, ответственные за проведение технологических операций и обеспечение безопасности) на танкерах, способных перевозить химические грузы;
  15. 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;
  16. Документ о прохождении курса "Подготовка экипажей пассажирских судов" (для всего экипажа) и об углубленной подготовке - для командного состава;
  17. Документ о наличии квалификации "специалист по спасательным шлюпкам и плотам" - боцман, матрос первого класса, квалифицированный матрос.

### КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ

1. Что такое МКУБ (ISM Code)?
2. Что такое система управления безопасностью (СУБ)?
3. Дать определение понятию «сертификация МКУБ».
4. Что такое ДСК?
5. Что такое СвУБ?
6. Срок действия временного ДСК
7. Срок действия временного СвУБ?
8. Дать определение понятию «назначенное лицо».
9. Что такое несоответствие?
10. Что такое значительное несоответствие?
11. Что такое политика Компании?
12. К каким судам применяется МКУБ?
13. При каких условиях может быть изъят ДСК?
14. Как Компания, достигает того, чтобы весь береговой персонал знал свои ответственность и полномочия?
15. Кто имеет чрезвычайные полномочия на борту судна в случае аварийных ситуаций?
16. О чем должен сообщать капитан назначенному лицу на берегу?
17. Какие документы выдаются после удовлетворительного первичного освидетельствования?
18. Как скоро должны предприниматься корректирующие действия при значительных несоответствиях?
19. Кто выполняет внутренний аудит?
20. Что такое внешний аудит?
21. Как определяются ответственность и полномочия капитана?

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. МК СОЛАС-74 - Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года;
2. МК ПДНВ-78/95 - Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками 1995 г.;
3. Резолюция ИМО А.741 (18) от 04.11.93 - Международный кодекс по управлению безопасностью эксплуатации судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ));
4. Резолюция ИМО А.788 (19) от 23.11.95 - Руководство по осуществлению МКУБ Администрации;
5. Резолюция ИМО 787 (19) от 23.11.95 - Процедура контроля судов государством порта;
6. Процедура требования МАКО по сертификации на соответствие требованиям МКУБ (Rev.4, 1998);
7. Руководство по применению МКУБ. Международная палата судоходства и Международная федерация судоходства, 1996;
8. НД 2-05-031 - Правила управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, РС, 1997.
9. НД 2-19-008 - Положение о порядке подготовки и аттестации аудиторов по МКУБ, РС, 1997 г.
10. НД 2-19-016 - Учебный курс подготовки аудиторов по МКУБ Российского Морского Регистра Судоходства, 1998;
11. НД 2-07-046 - Руководство по сертификации систем управления 1998;
12. НД 2-09-013 - Положение о курсах подготовки руководителей и управления безопасностью и предотвращением загрязнения в соответствии с требованиями МКУБ, РС, 1997;
13. НД № 2-07-047 Процедура по анализу заявок на работы Регистра по сертификации СУБ, 1997;
14. НД № 2-07-018 Процедура по рассмотрению документации Компании по СУБ, 1997;
15. НД № 2-07-048 Процедура по планированию и проведению освидетельствования СУБ, 1997;
16. НД № 2-07-055 Руководство для аудитора по МКУБ, 1998;
17. НД № 2-07-049 Процедура по подбору и установлению полномочий аудиторов по МКУБ, 1997;
18. НД № 2-07-071 Процедура по оформлению, выдаче и учету документов, выдаваемых при сертификации СУБ, 1997;
19. НД № 2-07-072 Процедура по приостановлению действий ДСК и СвУБ, 1997;
20. НД № 2-02-002 Процедура разработки и поддержания в действии внутренних нормативных документов, 1995.
21. Торский В.Г., Позитовин Л.А. МКУБ в вопросах и ответах. Учебное пособие, Одесса: 1997 год.
22. Песков Ю.А. «Системы управления безопасностью» в международном судоходстве. Учебное пособие. Новороссийск: 2001 год

Властьевск, 690059, Верхнепортовая 50А, МГУ им. адм. Г.И. Невельского  
Кафедра «Управление судном»  
Тел./факс: 8 4232 517697  
E-mail: [asharlay@msun.ru](mailto:asharlay@msun.ru)