ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р 56023— 2014

Внутренний водный транспорт

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДОВ

Общие требования

Издание официальное

Москва
Стандартинформ
2014

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Обществом с ограниченной ответственностью «Аскорус Консалтинг» (ООО «Аскорус Консалтинг») и обществом с ограниченной ответственностью «Техречсервис» (ООО «Техречсервис»)

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 032 «Внутренний водный транспорт»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19 мая 2014 г. № 435-ст

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Правила применения настоящего стандарта установлены в ГОСТ Р 1.0—2012 (раздел 8). Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодном (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок — в ежемесячном информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет (gost.ru)

© Стандартинформ, 2014

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

Содержание

1 Область применения 1
2 Нормативные ссылки 1
3 Термины и определения 1
4 Общие положения 2
5 Основные обязанности судовладельца 3
6 Требования к структуре компании 4
7 Требования к документации 5
8 Ответственное лицо 7
9 Капитан судна. Полномочия и ответственность 7
10 Судовой экипаж 9
11 Готовность к аварийным ситуациям. Программы учений 10
12 Планирование судовых операций и рейса судна 13
13 Обеспечение надежности оборудования 14
14 Связь судна с береговым персоналом 17
15 Анализ результативности СУБ и внутренний аудит 18
Библиография 20

Введение

Настоящий стандарт разработан во исполнение положений статьи 34.1 Кодекса внутреннего водного транспорта, введенной в действие с 1 января 2013 г. и предусматривающей установление обязанности судовладельцев судов, подлежащих государственной регистрации, за исключением маломерных судов, прогулочных судов и спортивных парусных судов, разработать и применять систему управления безопасностью судов (СУБ).

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Внутренний водный транспорт

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДОВ

Общие требования

Inland navigation transport. Safety management system of the ship. General requirements

Дата введения — 2015—01—01

1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает общие требования к составлению, построению и содержанию системы управления безопасностью судов (СУБ), а также общие требования к внедрению и применению СУБ.

Применение настоящего стандарта осуществляется на стадиях разработки, внедрения и применения судовладельцами СУБ.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ 19439.3—74 Судовые эксплуатационные документы. Типовая номенклатура документов для морских судов и судов внутреннего плавания

ГОСТ Р 55506—2013 Внутренний водный транспорт. Термины и определения

Примечание — При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого стандарта с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого стандарта с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего стандарта в ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный стандарт отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены термины по ГОСТ Р 55506, а также следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **безопасность судоходства и мореплавания:** Безопасность деятельности, связанной с эксплуатацией судов внутреннего и смешанного (река—море) плавания на внутренних водных путях Российской Федерации и в прибрежном плавании, с охраной окружающей среды, жизни и здоровья людей на судах, сохранностью имущества и перевозимого груза.

Издание официальное

3.2 **система управления безопасностью судов; СУБ:** Совокупность документированных мер, необходимых для эффективного выполнения на судах требований в области обеспечения безопасности судоходства и предотвращения загрязнения окружающей среды, действий работников судовладельцев, включая членов экипажей судов, в случае возникновения связанных с судами опасностей, аварийных ситуаций.

3.3 **предотвращение загрязнения:** Использование процессов, практических методов, технических решений, материалов, продукции, услуг или энергии, для того чтобы избежать, уменьшить или контролировать образование, выброс или сброс любого типа загрязняющего вещества или отходов в целях уменьшения негативных воздействий на окружающую среду.

3.4 **береговой персонал (береговые службы):** Работники судовладельца, за исключением членов экипажей судов, которые определяют политику компании в области обеспечения безопасности судоходства, формируют ее организационную структуру, разрабатывают и внедряют документы управления, проверяют и обеспечивают их исполнение.

3.5 **экипаж судна:** Персонал, который эксплуатирует судно и управляет им, а также поддерживает его необходимое техническое состояние.

3.6 **ответственное лицо:** Должностное лицо из числа берегового персонала, имеющее прямой доступ к руководству судовладельца на самом высоком уровне управления, назначенное судовладельцем для обеспечения устойчивой связи между судовладельцем и находящимися на судах лицами и осуществления контроля за соблюдением норм безопасности и предотвращением загрязнения на каждом судне.

3.7 **судовладелец (компания):** Юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

3.8 **внутренний аудит:** Систематический и документированный процесс проведения проверок и их объективной оценки для определения степени эффективности СУБ.

3.9 **процедура:** Процесс и/или документ, в котором перечисляются обязательные действия, необходимые для выполнения тех или иных задач, связанных с обеспечением безопасности судоходства.

3.10 **запись:** Документ, фиксирующий достигнутые результаты или содержащий свидетельство выполнения какой-либо деятельности.

4 Общие положения

4.1 Цели настоящего стандарта и разрабатываемой в соответствии с ним СУБ состоят в обеспечении безопасности на внутренних водных путях, предотвращении несчастных случаев или гибели людей, в избежании причинения ущерба окружающей среде и имуществу.

4.2 СУБ должна являться неотъемлемой частью системы управления производственной (перевозочной) деятельностью судовладельца. СУБ создается на базе существующей системы управления безопасностью с приведением ее в полное соответствие с международными и национальными стандартами (правилами и нормами) по безопасности судоходства.

4.3 СУБ должна быть:

- комплексной, охватывающей все виды основной производственной (перевозочной) деятельности компании, прямо или косвенно влияющие на безопасность судоходства, — общее управление, эксплуатационная (коммерческо-операторская и транспортно-технологическая), технико-эксплуатационная, навигационная (судовождение), кадровая и экономическая;
- программно-ориентированной, опирающейся на технологическую формализацию и алгоритмизацию и содержащей строгое, документально оформленное в виде процедур и инструкций описание основных операций (действий или функций), связанных с обеспечением безопасности судоходства, порядка и механизма исполнения этих операций (действий или функций);
- саморегулируемой с непрерывно действующей, гибкой обратной связью, осуществляемой посредством регулярных судовых донесений (докладов) о несоответствиях, динамично адаптирующейся к складывающимся ситуациям;
- контролируемой, находящейся под надзором внутренних и внешних проверяющих и периодически подтверждающей свою эффективность.

4.4 Воздействие на все виды производственной (перевозочной) деятельности компании и соподчинение этой деятельности (при необходимости — принудительно) стандартам (правилам и нормам) безопасности судоходства составляют суть СУБ.

4.5 СУБ структурно и организационно едина для береговых служб и судов. СУБ должна устанавливать механизмы взаимодействия, обязанности, полномочия и ответственность берегового и судового персонала, относящиеся к обеспечению безопасности судоходства и предотвращению загрязнения.

4.6 При возможной рассогласованности стандартов (правил и норм) за основу принимают более жесткие стандарты (правила и нормы).

4.7 Общие (генеральные) цели судовладельца (компании) включают в себя:

- обеспечение безопасной эксплуатации судов и безопасных для человека условий труда;
- установление защиты от всех выявленных рисков;
- постоянное улучшение навыков берегового и судового персонала по управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, относящимся как к безопасности, так и предотвращению загрязнения.

4.8 СУБ создается по решению высшего руководства компании. Нормативно-правовые документы, регламентирующие СУБ и вносящие изменения, если в том возникает необходимость, подписываются (утверждаются) единоличным исполнительным органом (генеральным директором) компании или лицом, на то уполномоченным (ответственным лицом).

5 Основные обязанности судовладельца

5.1 Судовладелец должен разработать, задокументировать, внедрить и поддерживать в рабочем состоянии СУБ, направленную на достижение следующих целей:

- уменьшение риска влияния человеческого фактора на безопасную эксплуатацию судов;
- улучшение взаимосвязи между береговым персоналом и экипажем судна(ов);
- снижение количества транспортных происшествий, опасных и аварийных ситуаций, несчастных случаев;
- исключение загрязнения окружающей среды с судов.

5.2 Судовладелец должен постоянно улучшать результативность системы управления безопасной эксплуатацией судов в соответствии с требованиями настоящего стандарта.

5.3 Судовладелец должен определить и задокументировать ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, в т. ч. членов экипажей судов, осуществляющего управление, выполнение работ и проверки, касающиеся безопасной эксплуатации судов.

5.4 Судовладелец должен определить и обеспечивать береговые подразделения и суда ресурсами, необходимыми для разработки, внедрения, функционирования и совершенствования системы управления безопасной эксплуатацией судов.

5.5 Судовладелец должен:

а) определить законодательные и другие обязательные требования, распространяющиеся на компетентность персонала организации, с учетом специфики выполняемых им работ;

б) выявлять потребности в обучении и подготовке персонала для компетентного выполнения работ;

в) обеспечить, чтобы весь персонал надлежащим образом понимал соответствующие правила, наставления, кодексы и руководства;

г) обеспечивать осведомленность персонала об актуальности и важности его деятельности и вкладе в достижение целей в области безопасной эксплуатации судов;

д) определить порядок, обеспечивающий ознакомление нового персонала и персонала, приступившего к выполнению новых обязанностей, связанных с безопасной эксплуатацией судов, с возложенными на него обязанностями;

е) поддерживать в рабочем состоянии соответствующие записи об образовании, подготовке, навыках и опыте персонала;

ж) оценивать результативность принятых мер, касающихся обеспечения компетентности и подготовки персонала.

5.6 Судовладелец должен планировать следующие виды деятельности:

- создание, поддержание в рабочем состоянии и совершенствование системы управления безопасной эксплуатацией судов;
- эксплуатация, техническое обслуживание, ремонт судов и оборудования;
- проверки и контроль (аудит).

5.7 Результаты планирования должны быть представлены (если отсутствуют специально установленные требования к планированию) в форме, соответствующей практике организации.

5.8 Судовладелец должен определить и планировать основные (ключевые) для безопасности судоходства операции, необходимые процедуры и инструкции, посредством которых обеспечивается безопасная эксплуатация судов.

Примечание — К основным (ключевым) операциям относятся операции на судне, ошибки в выполнении которых могут привести к опасным ситуациям при эксплуатации судна (например, портовые операции, подготовка судна к рейсу, грузовые, пассажирские, навигационные операции и др.).

6 Требования к структуре компании

6.1 Структура компании включает в себя высшее руководство, береговой персонал и экипажи судов, возглавляемые капитанами.

Единоличный исполнительный орган компании (генеральный директор, управляющий и др.) определяется уставными документами компании.

6.2 Единоличный исполнительный орган компании должен:

- определить и реализовывать цели компании в области обеспечения безопасности судоходства и предотвращения загрязнения, пути реализации и достижения этих целей;
- обеспечивать выделение средств, необходимых для эффективного функционирования СУБ, осуществления мер по повышению безопасности судоходства и предотвращению загрязнения;
- утверждать локальные нормативные акты компании по обеспечению безопасности судоходства и предотвращению загрязнения;
- устанавливать порядок контроля функционирования СУБ, ее эффективности, совершенствования и изменения;
- устанавливать общий порядок получения нормативно-правовых документов (правил, законодательных актов, приказов и т. д.) и обеспечения такими документами берегового персонала и экипажей судов, а также ведения и хранения массива (файла) всех нормативно-правовых документов по безопасности и предотвращению загрязнения, в т. ч. изданных компанией;
- создать в компании постоянно действующий оперативный штаб по аварийным ситуациям и судовые комитеты безопасности.

6.3 Единоличный исполнительный орган компании назначает на должность капитанов судов и исполнительных руководителей компании, призванных обеспечивать безопасность судоходства.

6.4 Структура, назначение, задачи и взаимодействие основных береговых подразделений, обязанности, полномочия и ответственность их персонала за безопасность и предотвращение загрязнения излагаются в утверждаемых единоличным исполнительным органом и являющихся составной частью локальных нормативных документов СУБ руководствах:

- безопасности судоходства;
- эксплуатационном;
- техническом;
- кадровом.

6.5 Судовая структура управления (типовая) должна включать в себя высшее руководство и судовые службы (подразделения) — эксплуатационную, техническую, связи и быта; определять назначение, задачи и порядок взаимодействия этих служб (подразделений), обязанности, полномочия и ответственность их персонала.

6.6 Высшим руководством на судне является капитан судна, утверждаемый в должности и назначаемый приказом единоличного исполнительного органа компании. Первым заместителем капитана является старший помощник капитана.

6.7 Судовая эксплуатационная служба включает в себя судовой командный штурманский и рядовой состав палубной команды — первого, второго, третьего штурманов, боцмана и матросов-мотористов.

6.8 Судовая техническая служба включает в себя судовой командный технический и рядовой состав — старшего механика, первого, второго, третьего помощников механика, электромеханика, матросов-мотористов.

6.9 Судовая служба связи включает в себя судовой коммуникационно-обслуживающий персонал — радиста либо назначенное лицо, имеющее должную квалификацию (штурман).

6.10 Судовая структура управления, состав и численность судового экипажа устанавливаются компанией исходя из назначения, размеров, технической оснащенности и энергетической вооруженности, условий и особенностей эксплуатации судов. При этом состав и численность судового экипажа не могут быть ниже норм, установленных нормативно-правовыми актами Российской Федерации.

7 Требования к документации

7.1 Документация СУБ должна включать в себя:

а) документально оформленные цели компании в области безопасной эксплуатации судов;

б) руководство по управлению безопасной эксплуатацией судов;

в) документы, необходимые организации для обеспечения безопасной эксплуатации судов, в частности:

- законодательные и иные нормативные документы, регламентирующие обязательные требования по обеспечению безопасности судоходства;
- построечная документация, судовые эксплуатационные и навигационные документы (карты, атласы, руководства и пособия для плавания, таблицы, графики, схемы и др.);
- документы (стандарты, рабочие инструкции, организационно-распорядительные документы, инструктивные письма и иные документы), разработанные организацией для обеспечения СУБ, наличие которых регламентировано законодательными и иными обязательными требованиями, а также настоящим стандартом;
- справочную документацию.

Примечание — К справочной документации относятся плакаты, схемы или выдержки из документов, информирующие членов экипажа и пассажиров судна, береговой персонал о действиях по тревоге, о противопожарной безопасности, о средствах спасения, о борьбе за живучесть судна, о схемах систем, об условиях перевозки на судне грузов и другая информация, установленная в СУБ, необходимая для повседневной деятельности экипажа судна, действий пассажиров и членов экипажа судна, а также берегового персонала в экстренных ситуациях;

г) записи, ведение которых установлено законодательными или иными обязательными требованиями, нормативными документами организации, а также настоящим руководством, подтверждающие соответствие СУБ установленным требованиям.

Примечание — К записям (регистрируемым данным) относятся документы, содержащие достигнутые результаты или свидетельства осуществленной деятельности по обеспечению безопасной эксплуатации судов (журналы, отчеты, планы технического обслуживания различных элементов судна, расписания по тревогам и др.).

7.2 Цели компании в области безопасной эксплуатацией судов должны включать в себя:

а) обеспечение безопасности судоходства;

б) обеспечение безопасных условий труда;

в) меры защиты от выявленных рисков;

г) повышение квалификации берегового персонала и экипажей судов, включая готовность к аварийным ситуациям, относящимся как к безопасности, так и к предотвращению загрязнений.

7.3 Руководство по управлению безопасной эксплуатацией судов должно содержать описание СУБ, действующей в организации, и область ее применения.

В Руководстве по управлению безопасной эксплуатацией судов либо посредством ссылок на иные документы организации должно быть отражено выполнение организацией требований СУБ.

В Руководстве по управлению безопасной эксплуатацией судов должны быть отражены методы, применяемые организацией для достижения поставленных целей в области безопасной эксплуатации судов.

7.4 Эксплуатационное руководство отражает деятельность структурного подразделения компании по фрахту и эксплуатации судов, которое обеспечивает и отвечает за осуществление транспортных операций, включая перевозки грузов на судах в соответствии с договором (контрактом) перевозки с соблюдением стандартов (правил и норм) по безопасности судоходства и технологической безопасности перевозок, правил перевозок грузов на внутренних водных путях Российской Федерации и стоянках в портах, за связь с судами в нормальной и аварийных ситуациях.

7.5 Техническое руководство отражает деятельность структурного подразделения компании, которое обеспечивает и отвечает за соблюдение стандартов (правил и норм) по конструктивной и экономической безопасности судов, наличие судовых документов, удостоверяющих годность судов к плаванию, исправное их техническое состояние и планомерное выполнение регламента технического обслуживания и ремонта.

7.6 Кадровое руководство отражает деятельность структурного подразделения компании, которое обеспечивает и отвечает за подбор и комплектование береговых подразделений и экипажей судов (по согласованию с руководителями подразделений и капитанами судов) квалифицированным, компетентным, профессионально подготовленным, надлежаще дипломированным и годным по состоянию здоро-

вья персоналом согласно нормативным требованиям и локальным стандартам (правилам и нормам), а также формирует единую политику в системе охраны труда и техники безопасности.

7.7 Управление документацией СУБ должно обеспечивать:

- издание документов, содержащих достаточные требования для СУБ, с учетом мнения заинтересованных сторон при разработке (пересмотре) документов, изменений и дополнений к ним;
- официальное утверждение издаваемых организацией документов;
- поддержание документов в актуальном состоянии посредством внесения в них изменений и дополнений, их пересмотра по результатам применения;
- наличие актуальных документов в местах их применения;
- сохранность и доступность документов, необходимых для выполнения работ персоналом, в местах применения документов;
- предотвращение непреднамеренного использования устаревших документов.

Документация может разрабатываться и рассылаться пользователям в том виде и объеме, который судовладелец считает наиболее удобным (на бумажном или электронном носителе).

В документах СУБ должны быть определены места размещения справочной документации на судах.

7.8 Каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к этому судну:

- судовые документы в соответствии со статьей 14 Кодекса внутреннего водного транспорта [1];
- судовые эксплуатационные документы в объеме, предусмотренном ГОСТ 19439.3;
- информацию о посадке и остойчивости судна, включая информацию об аварийной посадке и аварийной остойчивости судна с затоплением отсеков, инструкции по загрузке-разгрузке судна различными видами грузов, другие документы по непотопляемости и остойчивости, формуляр маневренных характеристик, схему и инструкцию по борьбе за живучесть, а также план противопожарной защиты;
- документы, издаваемые судовладельцем или капитаном судна, регламентирующие обеспечение безопасной эксплуатации судна и предотвращение загрязнений с данного судна, учитывая особенности судна, перевозимых грузов, района и сезона плавания, подготовки членов экипажа.

Судовые документы должны находиться на судне в оригинале, за исключением документов, в отношении которых нормативными правовыми актами установлено иное.

Справочная документация должна размещаться на судне в местах, установленных локальными нормативными актами компании, и своевременно корректироваться.

7.9 В компании должны быть установлены требования по управлению записями в береговых подразделениях и на судах, распространяющиеся на идентификацию, сбор, доступ, хранение и изъятие из обращения записей.

Управление записями в организации должно соответствовать требованиям, установленным в разработанном организацией локальном нормативном документе (или разделе руководства по управлению безопасной эксплуатацией судов).

Примечание — К документу, определяющему порядок управления записями, могут быть отнесены инструкция по делопроизводству или иной документ организации, в котором регламентированы требования настоящего пункта.

7.10 СУБ описывается и регламентируется упорядоченным комплексом документации. Компания устанавливает состав документации СУБ и порядок ее ведения. Она принимает меры и гарантирует, что:

- действующая документация является полной, охватывает все сферы деятельности компании и судов, имеется в наличии и находится на рабочих местах, где она должна использоваться;
- изменения, вносимые в документацию, предварительно рассматриваются и коллегиально обсуждаются квалифицированным, компетентным и профессионально подготовленным персоналом, представляются, если необходимо, высшему руководству компании и после принятия решений распределяются и рассылаются в установленном порядке;
- устаревшая и отмененная документация ликвидируется и изымается из обращения.

7.11 Состав нормативно-правовых документов, регламентирующих СУБ, их учет, хранение, доступность, контроль, рассылки и корректировки определяются основными положениями (процедурами), излагаемыми в локальных нормативных документах компании.

Объем документации, вовлекаемой в СУБ, должен быть по возможности минимальным (не в ущерб безопасности без излишней избыточности), удобным и понятным для пользователей. На каждом судне должен находиться полный комплект необходимой документации.

8 Ответственное лицо

8.1 Единоличный исполнительный орган компании должен утвердить своим приказом ответственное лицо, которое является лицом:

а) ответственным за обеспечение безопасной эксплуатации судов;

б) организующим и координирующим деятельность СУБ;

в) осуществляющим ведение этой системы, в т. ч. базы применимых нормативно-правовых документов;

г) поддерживающим постоянную связь с судами и оказывающим судовому экипажу все виды помощи, требуемые для обеспечения безопасной эксплуатации;

д) имеющим прямой доступ к высшему руководству компании и наделенным ресурсами и поддержкой берегового персонала для выполнения служебных обязанностей.

8.2 Ответственное лицо обеспечивает:

а) контроль соблюдения стандартов (правил и норм) по безопасности и предотвращению загрязнения и эффективности СУБ;

б) представление судам ресурсов и береговой поддержки, необходимых для обеспечения их безопасной эксплуатации;

в) проведение оперативных совещаний по рассмотрению поступивших докладов о выявленных несоответствиях стандартам (правилам и нормам) по безопасности и предотвращению загрязнения, принятию решений и осуществлению мер (экстренных, если того требует обстановка) по их устранению (с указанием конкретных исполнителей);

г) организацию планомерных внутренних и внешних проверок СУБ, исправления выявленных несоответствий и выполнения корректирующих действий;

д) ведение базы нормативно-правовых документов, регламентирующих деятельность компании (в частности, СУБ) (корректировка, распределение, рассылка и т. д.);

е) подготовку систематических обзоров (анализов) состояния безопасности в компании и разработку на этой основе предложений по корректировке СУБ.

8.3 Ответственное лицо действует от имени единоличного исполнительного органа компании и выполняет его указания в части, относящейся к соблюдению стандартов (правил и норм) по безопасности и предотвращению загрязнения и обеспечению безопасной эксплуатации судов, обязательных для исполнения береговым и судовым персоналом. Руководство компании обеспечивает ресурсы и поддержку с берега, необходимые для выполнения ответственным лицом служебных обязанностей. Ответственное лицо должно быть квалифицированным, компетентным и профессионально подготовленным в области обеспечения безопасной эксплуатации судов.

8.4 Профессиональные и квалификационные требования к ответственному лицу устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

9 Капитан судна. Полномочия и ответственность

9.1 Судовладелец должен обеспечить, чтобы капитан:

а) имел соответствующую квалификацию для управления судном;

б) был полностью осведомлен о СУБ компании;

в) получал от организации необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

9.2 Судовладелец должен наделить полномочиями капитана в принятии решений, в т. ч. в экстренной ситуации, в части безопасности, а также обращения к организации с просьбой об оказании необходимой помощи.

9.3 Руководство компании должно определить и задокументировать ответственность капитана в отношении:

а) реализации на практике установленных целей в области безопасной эксплуатации судов;

б) понимания и осознания членами экипажа судна важности соблюдения требований безопасности судоходства и СУБ;

в) побуждения и поощрения действий членов экипажа по соблюдению требований в области безопасной эксплуатации судов и совершенствованию СУБ;

г) доведения до сведения членов экипажа соответствующих приказов и инструкций в ясной форме и простым способом;

д) контроля выполнения предписанных требований и принятия мер по выполнению членами экипажа их должностных обязанностей и соблюдению дисциплины;

е) организации проведения внутренних аудитов на судне;

ж) оценки результативности функционирования СУБ, информирования руководства организации о ее недостатках и представления предложений по совершенствованию.

9.4 СУБ четко определяет, документально оформляет и закрепляет полномочия и ответственность капитана за безопасную эксплуатацию судна и предотвращение загрязнения.

9.5 Капитан является высшим должностным и доверенным лицом компании на судне. Он несет полную ответственность за безопасную эксплуатацию судна, безопасность пассажиров и судового персонала (экипажа), сохранность судна и перевозимого груза, предотвращение загрязнения окружающей среды.

9.6 Капитан управляет судном на основе единоначалия. Указания берегового персонала, относящиеся к деятельности судна, передаются только капитану, ответственному за их выполнение.

Все члены судового персонала (экипажа) назначаются на судно с согласия капитана.

9.7 Капитан издает приказы и распоряжения по судну, подлежащие неукоснительному исполнению всеми находящимися на судне лицами. Он имеет право отстранить от исполнения служебных обязанностей любое лицо судового персонала (экипажа) и списать его с судна, указав основания в своем приказе.

9.8 Капитан обладает исключительными полномочиями в принятии решений по обеспечению безопасной эксплуатации судна и обращению к компании за помощью. О принятых им таких решениях компания информируется незамедлительно.

9.9 Капитан несет ответственность за следующее:

а) обеспечение безопасной эксплуатации судна, безопасности пассажиров и судового персонала, груза, имущества и предотвращение загрязнения;

б) эффективное функционирование судовой СУБ как составной части единой СУБ;

в) создание в судовом коллективе обстановки, моральных и материальных предпосылок, побуждающих экипаж судна к соблюдению требований в области безопасности судоходства и повышению эффективности СУБ;

г) наличие комплекта судовых документов, удостоверяющих годность судна к плаванию, а также заблаговременное информирование ответственного лица компании о необходимости подтверждения действительности отдельных судовых документов;

д) организацию общесудовой и вахтенной службы на судне (на всем производственно-замкнутом цикле перевозок — при стоянках в портах и плавании на внутренних водных путях (ВВП)), в т. ч. в аварийных ситуациях, распределение обязанностей, полномочий и ответственности;

е) составление и утверждение должностных инструкций членов экипажа судна, если иное не предусмотрено локальными нормативными актами компании;

ж) организацию линий связи судна с компанией, внутрисудовой связи и передачи сообщений об аварийных происшествиях, авариях и случаях несоблюдения положения о СУБ с установлением объема полномочий членов экипажа судна по передаче таких сообщений;

и) контроль соблюдения членами экипажа судна требований, обеспечивающих безопасную эксплуатацию судна и предотвращение загрязнения;

к) подготовку судовых планов действий в аварийных ситуациях, чрезвычайных мер по локализации и ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов, а также программ учений (на основе судового руководства по обучению и тренировкам);

л) проведение занятий, обучений и тренировок по отработке судовым персоналом действий по выполнению процедур и инструкций в нормальных и экстремальных условиях эксплуатации;

м) ведение судовой документации — судового, машинного журналов, судового журнала нефтяных операций и т. д.;

н) организацию обеспечения судна нормативно-правовыми документами, необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации судна, ведения, обновления и актуализации фонда этих документов;

п) предоставление в компанию обзоров (анализов) об эффективности СУБ и предложений по ее совершенствованию.

9.10 Капитан должен иметь:

а) среднее профессиональное или высшее образование по специальности «судовождение»;

б) дипломы, сертификаты и свидетельства, предусмотренные нормативно-правовыми актами, удостоверяющие квалификацию, компетентность, профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность к работе на судах внутреннего транспорта;

в) достаточный опыт практической деятельности, подтверждаемый стажем работы капитаном, помощником капитана при первоначальном назначении на судно или назначении на судно нового типа, служебным продвижением и видами обучений.

9.11 Капитан должен, среди прочего, знать:

а) конструкцию судна со всеми деталями и подробностями, его технико-эксплуатационные характеристики и особенности, параметры управляемости, маневренности, непотопляемости, прочности, остойчивости и живучести;

б) сферу деятельности компании, условия эксплуатации и состояние судна, профессиональную подготовленность и рабочие нагрузки судового персонала;

в) законы и правила, действующие на ВВП Российской Федерации;

г) нормативно-правовые документы и стандарты (правила и нормы) по безопасности и предотвращению загрязнения;

д) правила классификационного общества и иных уполномоченных на то контролирующих организаций, под надзором которых осуществляется эксплуатация судна;

е) правила, нормы, инструкции и рекомендации компании, относящиеся к эксплуатации судна, перевозимому грузу и технологии перевозок;

ж) особенности СУБ.

10 Судовой экипаж

10.1 Для обеспечения безопасной эксплуатации судов, предотвращения загрязнения и достижения эффективной и рентабельной работы флота судовладелец осуществляет заключение трудовых договоров с квалифицированными и профессионально подготовленными членами экипажа.

10.2 Кадровое руководство СУБ может устанавливать дополнительный объем знаний и практических навыков членов экипажа, необходимый для нормального ее функционирования и обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения.

10.3 Члены судового экипажа должны иметь:

а) профильное образование, дипломы, сертификаты и свидетельства, предусмотренные действующими нормативно-правовыми документами, удостоверяющие квалификацию, компетентность, профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность к работе на судах внутреннего транспорта;

б) достаточный опыт практической деятельности, подтверждаемый стажем работы в занимаемой должности;

в) знания об общем устройстве судна, расположении судовых помещений, всех входов и выходов (в т. ч. запасных) и безошибочно ориентироваться в любых условиях эксплуатации, включая аварийные;

г) знания о сфере деятельности компании, условиях и особенностях эксплуатации судна, распорядке, режимах работы и рабочих нагрузках;

д) правила предосторожности, приемы и методы безопасного выполнения операций, предусмотренных должностными инструкциями, в нормальных и аварийных ситуациях;

е) свои должностные обязанности, судовые устройства, установки, оборудование и эксплуатационные процедуры, имеющие отношение к повседневным обязанностям и обязанностям при авариях;

ж) свои должностные обязанности в рамках СУБ.

10.4 Компания устанавливает порядок проверки профессиональной подготовленности членов экипажа судна, в т. ч. знания и понимания СУБ, при направлении на суда, назначении на должности и служебном продвижении. Проверка осуществляется на берегу и судах.

10.5 Каждый член экипажа судна до вступления в должность предварительно должен изучить судно, СУБ и должностные обязанности. Изучение может осуществляться путем:

- отправки членам экипажа судна до назначения информации о судне, СУБ и должностных обязанностях и подтверждения им при возврате этой информации о ее достаточности для изучения и понимания содержания;

- ознакомления с судном, СУБ и должностными обязанностями на борту судна под руководством непосредственного начальника;

- заполнения до назначения на судно специального опросника (чек-листа), подтверждающего самостоятельное ознакомление с судном, СУБ и должностными обязанностями, вручения его по прибытии на судно капитану с последующей проверкой знаний непосредственным начальником;

- предоставления для ознакомления с судном, СУБ и должностными обязанностями специального времени в процессе приема-передачи дел сдающим и принимающим (ответственным на должность) членом экипажа судна с использованием проверочных листов.

10.6 Вступление в должность члена экипажа судна осуществляется после подписания им должностной инструкции и инструктажа на рабочем месте, проводимого непосредственным начальником. Порядок проверки профессиональной подготовленности судового персонала, ознакомления его с судном, должностными обязанностями, эксплуатационными процедурами и инструкциями и допуска к исполнению служебных обязанностей определяется положениями, излагаемыми в документации СУБ.

10.7 Употребление алкоголя и наркотиков потенциально ведет к аварийным ситуациям и создает дополнительные опасности для судов, их экипажа, груза и окружающей среды. Судовладелец предупреждает экипаж судна (командный и рядовой) об ответственности за любую чрезвычайную ситуацию, связанную с употреблением на борту алкоголя и наркотиков, независимо от того, принимались они во время или вне исполнения служебных обязанностей, на ходу или при стоянке судна.

10.8 Судовладелец устанавливает запрет на пронос и употребление на судне спиртных напитков и наркотических средств, а также запрет появления в нетрезвом виде.

В отношении лоцманов или других лиц, не являющихся членами экипажа, при выполнении судовых работ должен быть установлен запрет употреблять любые опьяняющие вещества и запрет допуска к работе раньше, чем через 4 ч после их употребления.

10.9 При наличии подозрения на употребление алкоголя капитан должен протестировать членов экипажа на алкоголь в судовых условиях. Тестирование проводится судовым врачом или членом комсостава, имеющим начальную медицинскую подготовку, путем лабораторной экспертизы, если имеется необходимая аппаратура, или медицинского обследования с составлением соответствующего акта за подписью обследующего и двух членов экипажа, как свидетелей, и последующей записью результатов в медицинском журнале.

Результаты тестирования на алкоголь и наркотики следует зарегистрировать в судовом журнале.

10.10 Любого члена экипажа, нарушающего установленные компанией правила относительно употребления алкоголя и наркотиков, систематически злоупотребляющего алкоголем или наркотическими веществами, капитан может отстранять от работы, списывать с судна с соответствующим оформлением необходимых документов, фиксирующих нарушения (акт медицинского освидетельствования, копия приказа о списании, выписка из судового журнала, объяснительная записка нарушителя либо акт за подписью двух свидетелей об отказе от дачи объяснения).

В случае если действия члена экипажа, находящегося в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, могут вызвать опасность для окружающих, необходимо принять меры для его изоляции при обеспечении постоянного контроля за его состоянием и действиями.

11 Готовность к аварийным ситуациям. Программы учений

11.1 Судовладелец должен установить процедуры выявления и описания возможных транспортных происшествий, опасных и аварийных ситуаций, несчастных случаев на судне и/или с судном и реагирования на них.

11.2 Компания проводит подготовку к действиям в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных (потенциально возможных) аварийных ситуациях. Цели подготовки состоят в осуществлении мер, обеспечивающих постоянную готовность компании быстро и эффективно реагировать на идентифицированные (выявленные) и иные непредвиденные потенциально возможные аварийные ситуации и установлении тем самым предписанной настоящим стандартом защиты от всех идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных рисков.

Подготовка предусматривает:

- идентификацию (выявление) и описание потенциально возможных аварийных ситуаций, которые могут возникнуть на судах;

- разработку собственно планов (порядка) действий берегового и судового персонала в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях;

- составление программ обучения и тренировок по отработке береговым персоналом и членами экипажа действий в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях, предотвращению аварий, локализации и сведения к минимуму их последствий.

11.3 В компании должны быть предусмотрены соответствующая береговая организационная структура, средства связи и персонал, способные круглосуточно реагировать на аварийные ситуации.

Готовность компании к аварийным ситуациям должна быть отражена в береговом и судовом планах действий в аварийных ситуациях.

11.4 Судовладелец должен разработать программы учений и планировать отработку действий (тренировок) берегового персонала и экипажей судов в аварийных ситуациях.

11.5 Судовладелец должен предусматривать и планировать любые другие необходимые мероприятия, обеспечивающие способность организации реагировать на транспортные происшествия, случаи возникновения опасных и аварийных ситуаций, в которых могут оказаться ее суда.

11.6 Потенциально возможные аварийные ситуации, которые могут возникнуть на судах, зависят от их назначения, технико-эксплуатационных параметров и условий использования. Идентификация (выявление) этих ситуаций осуществляется с привлечением квалифицированного, компетентного и профессионально подготовленного берегового персонала и судового экипажа на основе:

- собственного опыта компании по эксплуатации судов;
- практики эксплуатации судов, близких по назначению и технико-эксплуатационным параметрам (с поправками на особенности и условия использования).

11.7 При идентификации (выявлении) потенциально возможных аварийных ситуаций выделяются (но этим не ограничиваются):

- пожар на судне;
- эвакуация и оставление судна;
- операции с вертолетом;
- поиск и спасание;
- штормовая погода;
- повреждение судна в штормовую погоду;
- столкновение;
- обесточивание судна;
- неисправность главного двигателя;
- неисправность рулевого устройства;
- отказ радио и навигационного оборудования и систем;
- посадка на мель;
- затопление отсеков;
- потеря или порча груза;
- смещение груза;
- загрязнение окружающей среды;
- тяжелые болезни, травмы, смерть;
- человек за бортом;
- терроризм и пиратство;
- плавание при ограниченной видимости;
- плавание во льдах;
- информация о взрывном устройстве.

11.8 Составным элементом идентификации (выявления) потенциально возможных аварийных ситуаций должен быть постоянно проводимый компанией учет и анализ аварийности — причин, последствий и предупредительных (превентивных) действий.

11.9 Для берегового персонала и экипажа судна должны быть разработаны планы (порядок) действий в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях:

- береговой план действий в аварийных ситуациях;
- судовой план действий в аварийных ситуациях.

Береговой и судовой планы действий в аварийных ситуациях должны быть взаимосопряженными.

11.10 Для подготовки и обеспечения постоянной готовности берегового персонала и судового экипажа к действиям в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях создаются:

- в компании — оперативный штаб по аварийным ситуациям;
- на судне — судовой комитет безопасности.

Оперативный штаб компании и судовые комитеты безопасности создаются приказом единоличного исполнительного органа компании. Их назначение и задачи отражаются в береговом и судовом планах действий в аварийных ситуациях.

11.11 Для заблаговременной подготовки компании к действиям в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях следует создать береговой план действий в аварийных ситуациях (береговой аварийный план). Назначение и задачи плана состоят в обеспечении постоянной готовности берегового персонала к следующему:

- выполнение действий в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях;
- осуществление быстрых, активных и энергичных действий по оказанию эффективной береговой поддержки аварийным судам, ликвидации и сведению к минимуму последствий аварий, выявлению первопричин и разработке мер по их предупреждению и предотвращению;
- организация, если необходимо, поиска и спасания терпящих бедствие людей, судов и оказание неотложной медицинской помощи членам экипажа.

11.12 Береговой план действий в аварийных ситуациях должен включать в себя:

- состав оперативного штаба компании;
- действия (исходные) оперативного штаба компании при возникновении аварийных ситуаций;
- ресурсы компании, включая береговой персонал, задействованный в аварийных ситуациях;
- связь компании с судами, оказавшимися в аварийной ситуации;
- связь компании с другими лицами, сопричастными к перевозкам при аварийных ситуациях (классификационными обществами, фрахтователями, страховыми компаниями и т. д.);
- связь компании со службами безопасности при:

а) поиске и спасании терпящих бедствие людей и судов,

б) оказании неотложной медицинской помощи судовому персоналу,

в) разливе нефти и вредных веществ,

г) актах незаконного вмешательства (терроризме и пиратстве);

- связь компании с организациями по спасанию имущества (если необходимо);
- организация внутреннего расследования аварийных ситуаций, выявление первопричин и подготовка мероприятий — эксплуатационных (транспортно-технологических), навигационных (судовождения), конструктивно-технических и кадровых, по их предупреждению и предотвращению;
- идентифицированные (выявленные) потенциально возможные аварийные ситуации на судах, опросные листы (чек-листы) и перечни процедур, определяющих действия членов экипажа в этих ситуациях.

11.13 Приложением берегового плана действий в аварийных ситуациях являются своевременно подготовленные по каждому судну папки (буклеты), содержащие эксплуатационную (транспортно-технологическую), навигационную (судовождения), конструктивно-техническую и кадровую информацию, необходимую для оценки состояния судов, возможных последствий аварийных ситуаций, принятия решений и их действенности. Папки (буклеты) формируются и хранятся в производственно-специализированных подразделениях компании (управлениях) по служебной принадлежности. Они незамедлительно представляются в оперативный штаб по запросу.

11.14 Для своевременной подготовленности судового персонала к действиям в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях следует создать судовые планы действий в аварийных ситуациях (судовые аварийные планы). Они создаются на каждом судне. Назначение и задачи плана состоят в обеспечении постоянной готовности экипажа судна к следующему:

- выполнение действий в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях;
- осуществление быстрых, активных и энергичных действий по ликвидации и сведению к минимуму последствий аварий, выявлению первопричин и разработке мер по их предупреждению и предотвращению;
- организация, если необходимо, поиска и спасания терпящих бедствие людей и оказание неотложной медицинской помощи членам экипажа.

11.15 Судовой план действий в аварийных ситуациях должен включать в себя:

- состав оперативного штаба компании и судового комитета безопасности;
- служебные (должностные) обязанности членов экипажа в аварийных ситуациях и расписания по судовым тревогам;

- внутрисудовую связь;
- связь судов (аварийных) с компанией и партнерами, сопричастными к перевозкам (классификационными обществами, фрахтователями, страховыми компаниями и т. д.);
- связь судов (аварийных) со службами безопасности при:

а) поиске и спасании терпящих бедствие людей,

б) оказании неотложной медицинской помощи судовому персоналу,

в) разливе нефти и вредных веществ,

г) актах незаконного вмешательства (терроризме и пиратстве),

д) идентифицированные (выявленные) потенциально возможные аварийные ситуации на судах, опросные листы (чек-листы) и перечни процедур, определяющие действия экипажа судна в этих ситуациях.

11.16 Приложением судового плана действий в аварийных ситуациях должна быть судовая аварийная папка (буклет), содержащая эксплуатационные (транспортно-технологические), навигационные (относящиеся к судовождению), конструктивно-технические и кадровые документы (материалы), необходимые для определения состояния судна и принятия обоснованных решений по установлению первопричин аварии, потенциально возможных последствий, путей, методов и средств ее устранения или локализации, предупреждения и предотвращения.

11.17 Компания должна составить программы обучения и тренировок судового персонала и экипажа судна по отработке действий в аварийных ситуациях. Составление программ следует осуществлять на основе идентификации (выявления) потенциально возможных аварийных ситуаций, берегового и судовых планов действий в этих ситуациях.

В них должны отражаться (но этим не ограничиваются):

- индивидуальные инструкции и обучение членов экипажа по использованию судовых спасательных и противопожарных средств и их снабжению;
- занятия и тренировки экипажа судна по борьбе за живучесть судна, проводимые судовым командным составом и командирами аварийных партий под руководством старшего помощника и старшего механика;
- учебные сборы и учения, проводимые на судах для проверки готовности экипажа судна к действиям в потенциально возможных аварийных ситуациях.

11.18 Обучения и тренировки, проводимые на судах, совмещаются с проверкой состояния, надежности и готовности к действию судового оборудования, обеспечивающего безопасность экипажа судна и судна.

Порядок проведения обязательных обучения и тренировок экипажа судна по использованию спасательных средств и устройств и инструктивные материалы по их проведению следует разработать и оформить отдельно в виде руководства по обучению и тренировкам, являющегося составным элементом комплекса нормативно-правовых документов СУБ.

11.19 Проведенные обучение и тренировки регистрируются в судовой документации, предъявляемой при внутренних и внешних проверках СУБ.

12 Планирование судовых операций и рейса судна

12.1 Компания должна разработать планы судовых операций, связанные с осуществлением перевозок грузов на судах, определить основные (ключевые) для безопасности судоходства и предотвращения загрязнения судовые операции и на этой основе составить процедуры и инструкции, выполнение которых обеспечивает безопасную эксплуатацию судов, устанавливает порядок контроля. Планы судовых операций разрабатываются на весь производственно-замкнутый цикл перевозок.

12.2 Компания должна осуществить подготовку судов к перевозкам. Основные цели подготовки состоят в создании исходных условий обеспечения безопасной эксплуатации судов при выполнении перевозок.

Выделяются следующие виды подготовки судов к перевозкам:

- навигационная;
- техническая;
- кадровая;
- эксплуатационная (операторская, транспортно-технологическая);
- финансовая.

12.3 Навигационная подготовка должна предусматривать:

- обеспечение картами, справочниками и пособиями по навигации, относящимися к району плавания;

- проверку укомплектованности судов навигационными и электрорадионавигационными приборами, сигнальными средствами, оборудованием и имуществом, средствами связи, пожарной безопасности и борьбы за живучесть, коллективными и индивидуальными спасательными средствами и их состояния, наличие планов действий в аварийных ситуациях и чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью и подготовленности экипажа судна к их выполнению.

12.4 Техническая подготовка должна предусматривать:

- выполнение планового регламента технического обслуживания, ремонта и докования судов и обеспечение их постоянной технической и технологической готовности к перевозкам с проектными или контрактными технико-эксплуатационными параметрами;

- проверку сроков действительности судовых документов, удостоверяющих годность судов к плаванию, и проведение очередных освидетельствований судов надзорными органами;

- организацию бункеровки судов, проверки качества топлива и его соответствия технико-эксплуатационным характеристикам главных и вспомогательных двигателей;

- организацию материально-технического снабжения судов (сменно-запасными частями, оборудованием и т. д.), составление списка приемлемых судовых агентов, поставщиков, заключения субконтрактов и контроля качества поставляемых предметов материально-технического снабжения.

12.5 Кадровая подготовка должна предусматривать:

- укомплектование судов экипажем, способным обеспечить безопасную их эксплуатацию и предпринять действенные меры в потенциально возможных аварийных ситуациях, если они возникнут;

- проверку сроков действительности дипломов, сертификатов и свидетельств, удостоверяющих квалификацию, компетентность, профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность членов экипажа судна, проведение аттестации и обучений;

- организацию замены членов экипажа согласно договорным (контрактным) условиям.

12.6 Эксплуатационная подготовка должна предусматривать:

- планирование и составление расписаний (графиков) движения судов в соответствии с заключенными договорами перевозки;

- назначение агентов и обеспечение судов грузовой, коммерческой и эксплуатационной информацией, нормативно-правовыми документами, требуемыми для предстоящих перевозок;

- организацию связи с берегом и между судами, установление состава, содержания и порядка представления докладов (рапортов) об обстановке, состоянии судов, возможных изменениях и ограничениях их эксплуатационных параметров, вызванных состоянием или сложившейся ситуацией, о проблемах, возникающих на борту, действиях по их решению и результатах этих действий;

- обеспечение безопасной перевозки.

12.7 Финансовая подготовка должна предусматривать:

- обеспечение судов средствами, необходимыми и достаточными для безопасной их эксплуатации, и назначение полномочных лиц для заключения субконтрактов, производства закупок, оплаты эксплуатационных услуг (с выделением полномочий капитана);

- установление порядка использования выделенных средств, проведения финансово-расчетных операций и контроля их исполнения.

13 Обеспечение надежности оборудования

13.1 Судовладелец должен определить порядок обеспечения технического обслуживания, ремонта судна и оборудования в соответствии с положениями законодательных и других обязательных требований, а также любых дополнительных требований, которые могут быть установлены самой организацией для достижения целей безопасной эксплуатации судов.

13.2 Судовладелец должен:

а) определить виды, периодичность, объемы и содержание технического обслуживания и ремонта судна и оборудования;

б) предусмотреть проведение необходимых проверок технического состояния судов и оборудования через установленные интервалы времени;

в) определить оборудование и технические системы, внезапный отказ которых может привести к возникновению транспортных происшествий, опасных и аварийных ситуаций, и предусмотреть конкрет-

ные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования и систем. Эти меры должны также предусматривать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или систем, которые не используются на постоянной основе;

г) обеспечить применение измерительного оборудования откалиброванного и/или поверенного в установленные периоды или перед его применением. Записи результатов калибровки и поверки должны поддерживаться в рабочем состоянии;

д) обеспечить передачу сообщений обо всех случаях несоблюдения установленных требований с указанием возможной причины, если она известна;

е) выполнять корректирующие действия по устранению выявленных несоответствий;

ж) вести записи по техническому обслуживанию, ремонту, проверкам судна и оборудования.

13.3 Перед вводом в эксплуатацию судна после зимнего или другого длительного отстоя судовладелец должен проводить проверку готовности судна к эксплуатации. При положительных результатах проверки составляется акт о готовности судна к эксплуатации.

13.4 Закупаемая продукция для технического обслуживания, ремонта судов и оборудования должна соответствовать установленным организацией требованиям. Для этого следует:

1) до начала осуществления закупок определить требования к продукции и сообщить их поставщику;

2) разработать порядок и осуществить контроль соответствия закупленной продукции установленным требованиям;

3) оценить и выбрать поставщиков на основе их способности поставлять продукцию в соответствии с требованиями организации.

13.5 Компания должна разработать концепцию и порядок технического обслуживания судов и судового оборудования (включая ремонт), обеспечивающие:

- конструктивно-техническую, технологическую и экологическую безопасность судов;
- безопасные условия труда, быта и отдыха судового персонала;
- материально-техническое снабжение судов (сменно-запасными частями, оборудованием, материалами, инструментом и инвентарем);
- годность судов к плаванию, удостоверенную надлежаще оформленными судовыми классификационными документами и безопасную их эксплуатацию с проектными или предусмотренными контрактом показателями;
- техническую подготовленность судов к возможным аварийным ситуациям, действенной борьбе за живучесть и оказанию помощи судам и людям, терпящим бедствие;
- надлежащий внешний вид судов.

Концепция технического обслуживания соответствует стандартам (правилам и нормам) по безопасности и предотвращению загрязнения. Ее базисную основу составляют:

- нормативная гармонизация технического обслуживания судов, судовых конструкций и технических средств (устройств, систем, установок и механизмов) с классификационными освидетельствованиями;
- перманентный контроль береговым персоналом и экипажем судна технического состояния судов, судовых конструкций и технических средств в эксплуатации;
- превентивное (планово-предупредительное) и непрерывное техническое обслуживание судов, судовых конструкций и технических средств, предусматривающее его проведение до наступления прогрессивных износов и старения и выполнение по возможности в технологически предельно-допустимых объемах без вывода судов из эксплуатации.

13.6 Исходя из базисных принципов должна быть сформирована и реализована система технического обслуживания судов, определяющая регламент восстановительных работ, — виды, периодичность, объемы и содержание. Проводимые проверки и испытания совмещаются с техническим обслуживанием, выполняемым в процессе эксплуатации судов (эксплуатационного технического обслуживания).

В обеспечение принятой концепции технического обслуживания следует предусмотреть:

- представление судовым персоналом регулярной информации о техническом состоянии судов, выявленных отказах основных судовых конструкций и технических средств, причин, вызвавших эти отказы (если они известны), и предпринятых действиях по их устранению и предотвращению;
- проведение контрольных и инспекционных проверок технического состояния судов механиком-наставником и инспекторскими комиссиями компании;

- регистрация в судовых документах фактов выхода из строя основных судовых конструкций и технических средств и предпринятых действиях по их устранению и предотвращению.

13.7 Для обеспечения безопасной эксплуатации судов компания обязана идентифицировать судовое оборудование, конструкции и технические средства, внезапный выход из строя которых создает опасные ситуации, и разработать действия по повышению их эксплуатационной надежности. Идентификация осуществляется техническими подразделениями компании с привлечением квалифицированного, компетентного и профессионально подготовленного судового и берегового персонала на основе:

- собственного опыта компании по эксплуатации судов;
- практики эксплуатации однотипных судов (с поправками на особенности и условия использования).

Критерием определения судовых конструкций и технических средств, внезапный выход из строя которых создает опасные ситуации, является потеря судном хода, управляемости, маневренности, живучести и жизнеобеспечения. В состав основных судовых конструкций и технических средств, внезапный выход из строя которых создает опасные ситуации, включаются (но этим не ограничиваются):

- стальные конструкции судового корпуса и надстроек (прежде всего водонепроницаемые двери, горловины, аппарели и т. д.);
- судовое оборудование, обеспечивающее безопасность, борьбу с пожаром и предотвращение загрязнением;
- судовая пропульсивная установка и вспомогательное оборудование;
- судовая электростанция и электрооборудование;
- судовое навигационное оборудование;
- судовое рулевое устройство;
- судовое якорное устройство;
- судовое швартовное устройство;
- судовые балластные, льяльные насосы и сепарационные устройства;
- судовые системы пожаро-, дымо- и теплового обнаружения;
- судовые средства связи.

13.8 На судах ведется журнал учета выходов из строя основных судовых конструкций и технических средств, внезапный выход из строя которых создает опасные ситуации. Для повышения эксплуатационной надежности этих судовых конструкций и технических средств осуществляются:

- контроль их состояния без вывода из действия с применением стационарных и портативных средств диагностики;
- проверки их состояния перед выходом судов в рейс;
- попеременно-равномерное включение и поддержание, при необходимости, в состоянии горячего резерва механизмов технических средств, обладающих структурной избыточностью;
- периодические проверки в действии резервных (в т. ч. аварийных) технических средств, используемых на непостоянной основе.

13.9 По выявленным в системе технического обслуживания судов несоответствиям судовой и береговой персонал представляет соответствующие доклады с указанием причин их возникновения, если они известны, принятых мерах по их устранению и предупреждению (предотвращению). По результатам рассмотрения несоответствий принимается решение о корректирующих действиях, осуществляется контроль их исполнения.

13.10 Основным документом, определяющим планирование, организацию и учет технического обслуживания судов в эксплуатации, является судовой план-график. Он отражает регламент технического обслуживания и регулирование (корректировку) этого регламента на основе непрерывного контроля технического состояния судовых конструкций и технических средств. В судовой план-график включаются и являются его составной частью проводимые судовым персоналом проверки и испытания:

- судовых спасательных средств;
- судовых противопожарных систем и оборудования;
- судовых технических средств предотвращения загрязнения;
- судовых аварийных и резервных устройств и оборудования, не используемых непрерывно;
- судовых средств измерений, важных для оценки безопасности судового персонала, судна и сохранности груза.

13.11 На основе судового плана-графика капитан представляет береговому персоналу заявку на техническое обслуживание судна на ближайший определяемый условиями эксплуатации период (рейс, квартал, полугодие и т. д.). Заявка содержит объем и укрупненный состав работ по техническому обслу-

живанию, предложения судовой администрации по исполнителям этих работ, необходимые средства и материально-техническое обеспечение.

Компании и организации, выполняющие техническое обслуживание судов по субконтрактам, должны знать и соблюдать требования СУБ при проведении работ.

13.12 Компания определяет порядок:

- эффективного использования средств, выделяемых на все виды материально-технического снабжения судов, необходимые для обеспечения безопасной их эксплуатации;
- оперативного направления заявок на все виды материально-технического снабжения судов, связанных с обеспечением безопасной их эксплуатации и устранением выявленных несоответствий;
- выбора и составления списка предпочтительных субподрядчиков, обеспечивающих материально-техническое снабжение судов;
- контроля своевременности и качества поставляемых субподрядчиками на суда всех видов материально-технического снабжения и оплаты поставок;
- пересмотра контрактов с субподрядчиками, осуществляющими материально-техническое снабжение судов.

13.13 Расходование средств на все виды материально-технического снабжения и обслуживания судов проводится в соответствии с установившейся практикой финансирования и стоимостного контроля.

Порядок материально-технического снабжения определяется процедурами, изложенными в документах СУБ компании.

14 Связь судна с береговым персоналом

14.1 Судовладелец должен определить для целей безопасной эксплуатации судов, поддержания в рабочем состоянии, анализа функционирования и совершенствования СУБ необходимые процедуры обмена информацией, обеспечивающие передачу сообщений:

а) о несоблюдении установленных требований, в т. ч. требований настоящего стандарта;

б) об авариях, транспортных происшествиях, опасных и аварийных ситуациях, несчастных случаях и их расследовании;

в) о принятых решениях по устранению несоответствий, предупреждению транспортных происшествий и случаев возникновения опасных и аварийных ситуаций, несчастных случаях, совершенствованию СУБ;

г) на судно — путевой информации, прогнозов погоды и штормовых предупреждений;

д) о контроле организацией соблюдения условий плавания судном в течение всего рейса методами, независимыми от действий членов экипажа.

Примечание — Требование по обмену информацией относится как к внутренним, так и к внешним источникам получения информации.

14.2 Методы и порядок установления и поддержания контактов и связи между судами и берегом и сообщений (донесений), передаваемых с судов на берег и с берега на суда в аварийных ситуациях, должны осуществляться в соответствии с положениями, правилами и нормами радиосвязи на ВВП Российской Федерации.

14.3 СУБ должна предусматривать незамедлительное представление обязательных докладов обо всех возникших в компании происшествиях, прямо или косвенно затрагивающих безопасность экипажа судна и судов, сохранность груза и имущества и предотвращение загрязнения. Доклады составляются и представляются в следующих случаях:

- происшедшие несчастные случаи, аварийные происшествия и аварии;
- создавшиеся опасные, рискованные и непредвиденные ситуации;
- выявившиеся несоответствия (несоблюдения требований) в СУБ;
- возникшие претензии клиентуры по перевозкам, надзорных органов и властей порта, а также обратные претензии к субпоставщикам;
- появившиеся предложения по модернизации и совершенствованию СУБ (в т. ч. в регулярно представляемых капитанами донесениях).

14.4 Доклады составляются судовым командным составом или руководителями береговых подразделений по кругу своих обязанностей и представляются капитаном или руководителем самостоятельного подразделения соответственно. Они составляются точно и исчерпывающе.

В них следует включать:

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

В приложениях к докладу приводят документированные дополнения, связанные с происшествием, и записи в судовой документации, в т. ч. выполняемые средствами инструментальной автоматизированной записи.

14.5 Доклады о несоответствиях, авариях и опасных ситуациях представляются в береговое подразделение компании, которое:

- ведет регистрацию этих докладов, присваивает им опознавательные номера и отслеживает их движение;
- организует изучение и анализ докладов, выработку принимаемых по ним решений, осуществление корректирующих действий, контроль исполнения и эффективности этих действий.

15 Анализ результативности СУБ и внутренний аудит

15.1 Руководство компании должно через установленные временные промежутки анализировать результативность СУБ.

15.2 Анализ результативности проводят на основе:

- анализа транспортных происшествий и случаев возникновения опасных и аварийных ситуаций, несчастных случаях, происшедших на судах и/или с судами организации;
- результатов внутренних аудитов;
- результатов контроля соблюдения условий плавания судами;
- результатов проверок контролирующих органов;
- результатов контроля функционирования СУБ;
- претензий и отзывов потребителей;
- оценки достаточности ресурсов для поддержания функционирования СУБ;
- сообщений с судов по несоответствиям, выявленным в процессе их эксплуатации;
- оценки результативности принятых мер, касающихся подготовки экипажа судна.

15.3 По результатам анализа СУБ руководством компании должны быть выработаны решения, направленные на корректировку политики и совершенствование СУБ. Руководство компании должно осуществлять контроль реализации принятых решений.

15.4 Судовладелец должен проводить внутренние аудиты береговых подразделений и судов организации в целях проверки и контроля функционирования системы управления безопасной эксплуатации судов в соответствии с требованиями, установленными в законодательных актах, нормативных документах организации, а также в настоящем стандарте.

Внутренние аудиты должны проводиться в соответствии с разработанным в организации локальным нормативным документом (в частности, соответствующим разделом руководства по управлению безопасной эксплуатацией судов), в котором должны быть определены:

- периодичность и порядок проведения внутренних аудитов;
- обеспечение объективности и беспристрастности аудита (работники, осуществляющие аудит, должны быть независимы от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо);
- управление записями по внутреннему аудиту;
- доведение до сведения работников организации, ответственных за проверенный вид деятельности, результатов аудита.

15.5 Внутренние аудиты на судах должны включать в себя проверку:

- технического состояния судна;
- соблюдения требований нормативных документов СУБ по техническому обслуживанию, ремонту судов и оборудования;
- технического обеспечения безопасной эксплуатации судна;

- подготовленности экипажа судна к выполнению действий, предусмотренных при транспортных происшествиях, опасных и аварийных ситуациях, несчастных случаях;
- наличия на судне необходимых документов.

15.6 Внутренний аудит на судне проводят, как правило, до начала навигации и предъявления судна контролирующим органам.

15.7 Судовладелец должен разработать локальный нормативный документ, предусматривающий проведение внутреннего анализа имевших место транспортных происшествий, опасных и аварийных случаев с судами организации и/или на судах организации, несчастных случаев, случаев потери или повреждения груза.

15.8 Судовладелец должен по возможности в кратчайшие сроки предпринять необходимые действия для устранения опасной и аварийной ситуации, а также предпринять необходимые корректирующие действия во избежание их повторения.

Библиография

[1] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (в ред. от 2 февраля 2014 г.)

УДК 627.09:627.3:656.62:006.354 ОКС 03.220.40

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, система управления безопасностью, процедуры безопасности, береговой персонал, судовой персонал, политика компании

Редактор *С.Д. Кириленко*
Технический редактор *В.Н. Прусакова*
Корректор *М.С. Кабашова*
Компьютерная верстка *Е.А. Кондрашовой*

Сдано в набор 01.10.2014. Подписано в печать 05.11.2014. Формат 60×84⅛. Гарнитура Ариал.
Усл. печ. л. 2,79. Уч.-изд. л. 2,20. Тираж 32 экз. Зак. 4422.

Издано и отпечатано во ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ», 123995 Москва, Гранатный пер., 4.

gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru