

ЗАТВЕРДЖУЮ
Директор ТОВ «Міжнародний
Морський Тренажерний Центр»

М. В. Безаготій
«16» _____ 2023р.

ПОГОДЖЕНО
Голова Державної Служби
морського і внутрішнього водного
транспорту та судноплавства України

Є.О. Ігнатенко
«16» _____ 2023р.

НАВЧАЛЬНИЙ ПЛАН І ПРОГРАМА

з курсу

**«Підготовка персоналу пасажирських суден»
(Training of Passenger Ships Personnel)**

відповідно до вимог Правила V/2 Конвенції ПДНВ,
Розділів А-V/2 та В-V/2 Кодексу ПДНВ,

Модельних курсів ІМО 1.41 «Управління неорганізованими масами людей на пасажирському судні» (Passenger Ship Crowd Management Training), ІМО 1.42 «Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях на пасажирському судні» (Passenger Ship Crisis Management & Human Behavior Training) та ІМО 1.44 «Підготовка з питань безпеки для персоналу, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів в пасажирських приміщеннях» (Safety Training for Personnel Providing Direct Service to Passengers in Passenger Spaces)

Обсяг навчального часу (годин)			
Підготовка		Іспити та практична демонстрація компетентності	Усього
Теоретична	Практична		
13,0	10,0	1,0	24,0

Робочий навчальний план і програма розроблені відповідно до вимог:

1. Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків і несення вахти ПДНВ 78, з Манільськими поправками;
2. Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі СОЛАС 1974, з поправками;
3. Модельних курсів ІМО: 1.41, 1.42, 1.44.

Робочий навчальний план і програма розроблені Товариством з обмеженою відповідальністю «Міжнародний морський тренажерний центр» (далі – ТОВ «ММТЦ»).

1. ОПИС ГАЛУЗІ ЗАСТОСУВАННЯ. МЕТА Й ЗАВДАННЯ КУРСУ.

Сфера використання курсу. Курс розроблений и використовується для підготовки персоналу пасажирських суден.

1.1. Мета курсу.

Мета курсу - підготовка капітанів, осіб командного і рядового складу та іншого персоналу пасажирських суден, відповідальних за безпеку пасажирів у випадку аварійних ситуацій. Підготовка екіпажу і обслуговуючого персоналу до: використання рятувального спорядження і аварійних планів; надання допомоги пасажирам на шляху до місць збору та посадки у рятувальні засоби; проведення навчань і тренінгів; збереження самовладання в складних умовах. Підтримання рятувальних засобів в справному технічному стані.

Уявлення всіма членами екіпажу необхідності забезпечення безпеки пасажирів на борту судна, а також евакуації їх у випадку надзвичайних подій.

1.2. Завдання курсу

До основних задач підготовки відносяться:

Ознайомити слухачів з рятувальними засобами та аварійними планами.

Навчити слухачів наданню допомоги пасажирам на шляху до місць збору та посадці у рятувальні засоби.

Навчити слухачів спілкуватися з пасажирами під час аварій.

Навчити слухачів демонструвати пасажирам, як необхідно використовувати індивідуальні рятувальні засоби.

Слухач, що успішно закінчив курс підготовки зможе:

- організовувати безпечний рух транспортних засобів і пасажирів під час посадки й висадки;
- контролювати всі елементи безпеки вантажу й водонепроникності корпусу судна;

- здійснювати спостереження й контроль атмосфери у вантажних приміщеннях паромів;
- організувати суднові аварійні процедури;
- у повній мірі використовувати ресурси;
- управляти заходами у відповідь на аварію;
- управляти пасажирями й іншим персоналом під час аварійних ситуацій;
- установлювати й підтримувати ефективний зв'язок;
- організувати безпечний рух пасажирів під час посадки й висадки;
- організувати суднові аварійні процедури;
- у повній мірі використовувати ресурси;
- управляти заходами у відповідь на аварію;
- управляти пасажирями й іншим персоналом під час аварійних ситуацій;
- установлювати й підтримувати ефективний зв'язок.

1.3. Слухачі повинні уміти:

Управляти та надавати допомогу пасажиром у випадках кризових ситуацій на пасажирських судах, а саме:

- вміти використовувати індивідуальні рятувальні засоби.
- використовувати аварійні плани, колективні рятувальні засоби, майно і оснащення;
- надавати допомогу пасажиром (у тому числі інвалідів, або постраждалих при аварії) при переміщенні до місць збору і евакуації;
- забезпечувати посадку пасажирів і персоналу (екіпажу) в рятувальні засоби і спуск засобів на воду. Забезпечення при цьому належного порядку, уникнення паніки.

Розуміти й дотримуватись експлуатаційних обмежень судна, розуміти й застосовувати обмеження можливостей судна, включаючи зниження швидкості при штормовій погоді, націлених на підтримання безпеки людського життя, судна й вантажу.

Процедури відкриття, закриття й кріплення засобів закриття отворів у корпусі судна

Належним чином виконувати дії з відкриття, закриття й кріплення носових, кормових і бортових дверей і рамп, а також правильно експлуатувати відповідні системи.

Законодавство, кодекси й угоди, що стосуються пасажирських суден-поромів

Розуміти й застосовувати міжнародні й національні вимоги у відношенні конкретних поромів й обов'язків, що підлягають виконанню.

Належним чином враховувати міцність вразливих частин корпусу судна, таких, як носові двері й інших засобів закриття, що підтримують водонепроникність, а також урахування спеціальних питань остійності, що можуть впливати на безпеку пасажирських суден-поромів.

Процедури технічного обслуговування спеціального обладнання пасажирських суден-поромів

Належним чином застосовувати суднові процедури технічного обслуговування й ремонту обладнання, що є в наявності тільки на пасажирських поромках, такого як носові, кормові й бортові двері й рампи, шпігати й відповідні системи.

Порадники з навантаження й кріплення вантажу й розрахункові прилади

Належним чином використовувати порадники з навантаження й кріплення у відношенні всіх типів авто техніки й залізничних вагонів, якщо це застосовано, а також розраховувати й застосовувати вимоги до міцності автомобільних палуб.

Зони з небезпечними вантажами

Забезпечити належне дотримання спеціальних запобіжних заходів і обмежень, що застосовуються до зон, відведених для небезпечних вантажів.

Аварійні процедури

Забезпечити належне застосування будь-яких спеціальних процедур із:

- відвернення або обмеження надходження води в автомобільні палуби;
- видалення води з автомобільних палуб;
- зведення до мінімуму впливу води на автомобільних палубах.

У відношенні підготовки з безпеки для персоналу, що забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів у пасажирських приміщеннях, необхідно, щоб вона, принаймні, могла забезпечити отримання таких спроможностей:

Спілкування

Уміння підтримувати зв'язок із пасажиром при аваріях, приймаючи до уваги:

- мову або мови, що відповідають основним національностям пасажирів, перевезених у конкретному рейсі;
- ймовірність того, що уміння використовувати елементарну англійську мову для основних інструкцій може бути засобом зв'язку з пасажиром, що потребує допомоги, незалежно від того, говорить чи ні пасажир і член екіпажу на одній мові;
- можливу необхідність зв'язку при аварії за допомогою деяких інших засобів, таких як показ, жест або привернення уваги до місць розміщення інструкцій, місць збору, рятувальних пристроїв або шляхів евакуації, коли зв'язок голосом неможливий;
- обсяг повних інструкцій із безпеки, наданих пасажиром на їх рідній мові або мовах;
- мови, на яких можуть транслюватись оголошення в ході аварій або навчань за тривогами, для повідомлень, що містять найважливіші поради пасажиром і для полегшення дій екіпажу з надання допомоги пасажиром.

Рятувальні засоби

Уміння продемонструвати пасажиром використання індивідуальних рятувальних засобів.

Процедури навантаження вантажу й посадки пасажирів

Належним чином застосовувати процедури, установлені для судна стосовно:

- навантаження й вивантаження автотранспортних засобів, залізничних вагонів та інших транспортних засобів, включаючи відповідний зв'язок;
- спуску й підйому рамп;
- установка й розміщення автомобільних палуб, що убираються;
- посадки й висадки пасажирів, звертаючи особливу увагу на інвалідів і осіб, що потребують допомоги.

Перевезення небезпечних вантажів

Застосовувати будь-які спеціальні запобіжні заходи, процедури й вимоги у відношенні перевезення небезпечних вантажів на пасажирських поромках.

Кріплення вантажів

Правильно застосовувати положення Кодексу безпечної практики з розміщення й кріплення вантажу на суднах до автотранспортних засобів, залізничних вагонів та інших перевезених засобів.

Належним чином використовувати обладнання з кріплення вантажу й наявні матеріали, приймаючи до уваги їх обмеження.

Розрахунок остійності, посадки й напружень корпусу судна

Належним чином використовувати наявну інформацію про остійність і напруження в корпусі;

Розраховувати остійність і посадку для різних умов завантаження, використовуючи наявні прилади розрахунку остійності або програмні засоби комп'ютерів;

Розраховувати навантаження на палуби; і

Розраховувати вплив перекачувань баластної води й палива на остійність, посадку й напруження в корпусі.

Відкриття, закриття й кріплення пристроїв закриття отворів у корпусі

Належним чином застосовувати процедури, установлені для судна у відношенні відкриття, закриття й кріплення носових, кормових і бортових дверей і рамп, і правильно експлуатувати відповідні системи; і

Здійснювати перевірки належного забезпечення водонепроникності закриття.

Атмосфера на палубах поромів

Використовувати обладнання, при його наявності, для контролю атмосфери вантажних приміщень поромів;

Належним чином застосовувати процедури, установлені для судна у відношенні вентиляції вантажних приміщень поромів, в ході навантаження й вивантаження автотранспортних засобів, у рейсі й у випадках аварій, а також уміти надавати допомогу пасажирам на шляху до місць збору й посадки, включаючи:

- уміння чітко віддавати підбадьорливі розпорядження;
- управляти пасажирами в коридорах, вигородках трапів і проходах;
- підтримання шляхів евакуації у не захищеному стані;
- методи евакуації інвалідів і осіб, що потребують спеціальної допомоги;
- огляд житлових приміщень;

Процедури збору, включаючи:

- важливість забезпечення порядку;
- уміння вжити заходи для придушення й відвернення паніки;
- уміння скористатися при евакуації, у випадку необхідності, списком пасажирів для переклику;
- уміння забезпечувати, щоби пасажирів були належним чином одягнуті й щоб на них були правильно надягнуті їх рятувальні жилети.

1.4. Слухачі повинні знати:

- Вимоги Правила V/2 Конвенції ПДНВ, з поправками, розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ, законодавство, кодекси та угоди, які стосуються пасажирських суден;
- Процедури завантаження/розвантаження судна та посадки/висадки пасажирів;
- Перевезення небезпечних вантажів;
- Розрахунок остійності, посадки та напружень корпусу судна;
- Відкриття, закриття та кріплення засобів отворів у корпусі судна;
- Особливості пасажирських суден типу Ро-Ро;
- Управління діями під час аварійних ситуацій;
- Управління пасажиром та іншими особами під час аварійних ситуацій.
- Загальну будову й розміщення приміщень судна;
- Правила безпеки;
- Плани дій у надзвичайних ситуаціях і процедури;
- Важливість принципів організації процедур у надзвичайних ситуаціях на судні для розробки особливих процедур для них, включаючи:
- необхідність попереднього планування й проведення навчань із судових аварійних процедур;
- Необхідність для всього персоналу знати й дотримуватися попередньо розроблених процедур на випадок аварійних ситуацій настільки чітко, наскільки це практично можливо;
- Знання розкладу за тривогами й інструкцій на випадок аварії;
- Знання аварійних виходів;
- Обмеження у використанні підйомників.

2. ОСВІТНЬО-КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО СЛУХАЧІВ ТА РІВНЯ ЇХ ПІДГОТОВКИ

1. Вступні вимоги до слухачів

Слухачі курсу: капітани, особи командного і рядового складу та інший персонал пасажирських суден.

Вік: не менш 18 років.

Стан здоров'я: згідно вимог Міністерства охорони здоров'я.

Освітньо-кваліфікаційний рівень слухача курсів повинен визначатися рівнем робочого диплома (свідоцтва) згідно з Положенням про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден.

Мінімальний стандарт компетентності моряка визначається вимогами Кодексу ПДНВ, розділом А-V/2.

Курс підготовки обов'язковий для кожного спеціаліста, що направляється для роботи на пасажирських суднах і суднах типу Ро-Ро.

Рівень знань і практичних дій, перерахованих у таблицях А-V/2, А-V/2-1, А-V/2-2, А-V/3 Кодексу ПДНВ повинен бути достатнім для забезпечення:

- підготовки з управління неорганізованими масами людей;
- підготовки з питань безпеки для персоналу, який здійснює безпосереднє обслуговування пасажирів у пасажирських приміщеннях;
- підготовки з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях;
- підготовки з питань безпеки пасажирів, безпеки вантажу та водонепроникності корпусу судна.

2.2. Вимоги до робочого місця слухача

Кожному зі слухачів має бути виділено в навчальному класі окреме робоче місце за столом, що дозволяє здійснювати роботу з літературою та конспектування.

Під час відпрацювання навичок усі слухачі повинні виконувати вимоги техніки безпеки. Персонал НТЗ вимагає від слухачів виконання правил техніки безпеки.

2.3. Специфікація мінімального стандарту компетентності з питань управління та поведінки людей у кризових ситуаціях

Таблиця А-V/2

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
Сфера компетенції	Знання, розуміння та професійні навички	Методи демонстрації компетентності	Критерії для оцінки компетентності
Організація дій на судні під час аварій	Знання: .1 загального устрою та розташування приміщень судна; .2 правил безпеки; .3 планів та порядку дій під час аварійних ситуацій. Важливість принципів розробки спеціальних дій на випадок аварійних ситуацій, зокрема: .1 необхідність заздалегідь планувати дії на судні під час аварій та проведення навчань; .2 необхідність для всього персоналу знати заплановані дії на випадок аварій-	Оцінка результатів схваленої підготовки, тренування з одним чи більше планами дій на випадок аварійних ситуацій та практична демонстрація.	Дії на судні у випадку аварійних ситуацій забезпечують стан готовності реагувати на аварійні ситуації.

	них ситуацій та якомога суворо виконувати їх у випадку аварійної ситуації.		
Оптимальне використання ресурсів	<p>Уміння оптимально використовувати ресурси, ураховуючи:</p> <p>.1 можливість того, що наявні на випадок аварійної ситуації ресурси можуть бути обмежені;</p> <p>.2 необхідність повністю задіяти весь наявний персонал і обладнання, та, за необхідністю, імпровізувати.</p> <p>Уміння організувати навчання до реальності навчання для підтримки стану готовності, ураховуючи уроки попередніх аварій з пасажирськими суднами; розбір проведених навчань.</p>	Оцінка результатів схваленої підготовки, практичної демонстрації, а також підготовки та навчань на судні з дій під час аварійних ситуацій.	<p>У планах дій у надзвичайних ситуаціях оптимально використовуються наявні ресурси.</p> <p>Розподіл завдань та відповідальності відображує відому компетентність окремих осіб.</p> <p>Ролі та відповідальність аварійних партій та окремих осіб чітко визначені.</p>
Керівництво діями під час аварії	<p>Уміння зробити початкову оцінку аварійної ситуації та забезпечити прийняття ефективних заходів відповідно до встановлених дій під час аварій.</p> <p>"Уміння здійснювати керівництво"</p> <p>Уміння та надавати вказівки іншим особам у випадку аварійних ситуацій, зокрема необхідність:</p> <p>.1 подавати приклад у випадку аварійних ситуацій;</p> <p>.2 зосереджуватися на прийнятті рішень, враховуючи необхідність діяти швидко у випадку аварійної ситуації;</p> <p>.3 спонукати до дії, підбадьорювати і заспокоювати пасажирів та інший персонал.</p> <p>"Уміння впоратися зі стресом"</p> <p>Уміння визначати розвиток симптомів особистого надмірного стресу та таких же симптомів в інших членів аварійної суднової партії.</p> <p>Розуміння того, що стрес, викликаний аварійними ситуаціями, може негатив-</p>	Оцінка результатів схваленої підготовки, практичної демонстрації, а також підготовки та навчань на судні з дій під час аварійних ситуацій.	<p>Процедури та дії відповідають установленим принципам та планам з управління в кризових ситуаціях на судні.</p> <p>Цілі та стратегія відповідають характерові аварійної ситуації, ураховують надзвичайність ситуації та забезпечують оптимальне використання наявних ресурсів.</p> <p>Дії членів екіпажу сприяють підтриманню порядку та забезпеченню управління.</p>

	но вплинути на виконання окремими особами їхніх обов'язків, на їхню здатність діяти відповідно до інструкцій та слідувати процедурам.		
Управління пасажиром та іншим персоналом під час аварійних ситуацій	<p>"Поведінка та реакції людини"</p> <p>Уміння управляти пасажиром та іншим персоналом у випадку аварійних ситуацій, зокрема:</p> <p>.1 знання загальних типів реакцій пасажирів та іншого персоналу у випадку аварійних ситуацій, у тому числі можливість того, що:</p> <p>.1.1 зазвичай проходить деякий час, поки люди починають сприймати ситуацію як аварійну, а також</p> <p>.1.2 деякі люди можуть панікувати та поводити себе нерозумно, їхня здатність розуміти може бути знизена, і вони можуть реагувати на інструкції вказівки не так, як під час неаварійних ситуацій;</p> <p>.2 знання того, що пасажир та інші особи, між іншим, можуть:</p> <p>.2.1 почати шукати родичів, друзів та (або) свої речі - як перша реакція у випадку, коли щось відбувається не так;</p> <p>.2.2 шукати сховища у своїх каютах або інших приміщеннях на судні, де, на їхню думку, вони можуть уникнути небезпеки;</p> <p>.2.3 прагнути переміститися до борту, протилежного крену, коли судно крениться;</p> <p>.3 усвідомлення можливої проблеми виникнення паніки внаслідок роз'єднання сімей.</p>	Оцінка результатів схваленої підготовки, практичної демонстрації, а також підготовки та навчань на судні з дій під час аварійних ситуацій.	Дії членів екіпажу сприяють підтриманню порядку та забезпеченню управління.

Встановлення та підтримання ефективного спілкування	<p>Уміння встановити й підтримувати ефективне спілкування, зокрема:</p> <p>.1 важливість чітких, лаконічних інструкцій та доповідей;</p> <p>.2 необхідність сприяти обміну інформацією з пасажиром та іншим персоналом та отримання інформації від них.</p>	Оцінка результатів схваленої підготовки, навчань та практичної демонстрації.	<p>Інформація з усіх доступних джерел отримується, оцінюється та підтверджується настільки швидко, наскільки це можливо, та постійно переглядається протягом аварії.</p> <p>Інформація, що надається окремим особам, аварійним партіям та пасажиром є точною, необхідною та своєчасною.</p>
	<p>Уміння забезпечувати відповідною інформацією пасажирів та інший персонал під час аварійної ситуації, тримати їх у курсі загальної ситуації та повідомляти їм про те, які дії від них вимагаються, враховуючи:</p> <p>.1 мову або мови, що використовується основною масою пасажирів та іншого персоналу, які знаходяться на судні в конкретному рейсі;</p> <p>.2 можливу необхідність спілкування під час аварії іншими засобами, такими як демонстрація, жести або привернення уваги до місць розташування інструкцій, місць збору, рятувальних пристроїв або шляхів евакуації, у випадках, коли усне спілкування практично неможливе;</p> <p>.3 мову, якою можуть транслюватися аварійні оголошення під час аварій або навчань з метою надати важливі вказівки пасажиром та полегшити дії членів екіпажу стосовно надання допомоги пасажиром.</p>		<p>Пасажири регулярно інформуються стосовно характеру аварії та дій, що від них вимагаються.</p>

3. РОБОЧИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ПЛАН КУРСУ «Підготовка персоналу пасажирських суден»

Назви тем	Час підготовки (годин)		
	Теоретична підготовка	Практична підготовка	Усього

Назви тем	Час підготовки (годин)		
	Теоретична підготовка	Практична підготовка	Усього
1. Підготовка з управління неорганізованими масами людей на пасажирському судні			
1.1. Вступ до курсу 1.1.1. Аварії на борту пасажирських суден 1.1.2. Огляд вимог ПДНВ під Регламент V / 2 ПДНВ та розділ A-V / 2 Кодекс ПДНВ	0,5	-	0,5
1.2. Сприяння здійсненню судового плану в надзвичайній ситуації, плани та процедури для збору та евакуації пасажирів 1.2.1. Плани надзвичайних ситуацій, інструкції та процедури, пов'язані з управлінням та евакуація пасажирів 1.2.2. Списки збору екіпажу та вказівки щодо надзвичайних ситуацій 1.2.3. Методи управління натовпом та відповідні обладнання, що використовується для допомоги пасажиром у надзвичайна ситуація	1,0 0,5 0,5	- - 1,5	1,0 0,5 2,0
Всього за темою	2,5	1,5	4,0
2. Навчання з управління поведінкою людини у кризовій ситуації на пасажирському судні			
2.1. Огляд курсу	0,5	-	0,5
2.2. Організація екстреної процедури на судні 2.2.1. Елементи судових аварійних процедур 2.2.2. Загальна конструкція та компоновання судна 2.2.3. Правила техніки безпеки 2.2.4. Плани та процедури надзвичайних ситуацій 2.2.5. Важливість принципів для розробки специфічних для судів процедур надзвичайних ситуацій, включаючи: 2.2.6. Потреба в попередньому плануванні та навчальних заняттях аварійні процедури на судні 2.2.7. Потреба у всьому персоналі бути в курсі та дотримання заздалегідь спланованої надзвичайної ситуації процедур якомога ретельніше в випадок надзвичайної ситуації	0,5	1,0	1,5
2.3. Оптимізація використання ресурсів 2.3.1. Можливість оптимізації використання ресурсів 2.3.2. Можливість використання ресурсів у надзвичайна ситуація може бути обмежена 2.3.3. Необхідність повного використання персона-	0,5	-	0,5

Назви тем	Час підготовки (годин)		
	Теоретична підготовка	Практична підготовка	Усього
лу та обладнання, що відразу ж доступне, і, при необхідності імпровізувати 2.3.4. Можливість організації реалістичних тренувань для підтримання стану готовності з урахуванням уроків, отриманих з попередні аварії за участю пасажирських суден; дебрифінг після тренувань			
2.4. Контроль реагування на надзвичайні ситуації 2.4.1 Здатність зробити первинну оцінку та ефективною реагування на надзвичайні ситуації відповідно із встановленими надзвичайними процедурами. Лідерські здібності 2.4.2 Здатність керувати та скеровувати інших у надзвичайних ситуаціях, включаючи: 2.4.2.1 Щоб подати приклад під час надзвичайних ситуацій 2.4.2.2 Зосередити увагу на прийнятті рішень, враховуючи потребу швидко діяти в надзвичайних ситуаціях 2.4.2.3 Для мотивації, заохочення та заспокоєння пасажирів та іншого персоналу. Виправлення стресу 2.4.3 Можливість виявлення розвитку симптомів надмірне напруження персоналу та інших членів аварійної бригади корабля 2.4.4 Розуміння стресу, спричиненого надзвичайними ситуаціями, які можуть вплинути на результати діяльності людей та їх здатність діяти за вказівками та слідувати процедурам	1,0	5,0	6,0
2.5. Контроль пасажирів та іншого персоналу під час надзвичайні ситуації Поведінка та реакція людини 2.5.1 Можливість контролювати пасажирів та інший персонал у надзвичайні ситуації, включаючи: 2.5.1.1 Поінформованість про загальну схему реакції пасажирів та іншого персоналу в надзвичайні ситуації, включаючи можливість того, що: 2.5.1.1.1 Як правило, це займає певний час перш ніж люди приймуть той факт, що склалася надзвичайна ситуація	3,0	-	3,0

Назви тем	Час підготовки (годин)		
	Теоретична підготовка	Практична підготовка	Усього
<p>2.5.1.1.2 Деякі люди можуть панікувати і ні поводитися з нормальним рівнем раціональності, що їх здатність зрозуміти може бути порушено і вони можуть бути не такими чуйними інструкції, як в екстрених випадках ситуації</p> <p>2.5.1.2 Поінформованість про те, що пасажир та інші персонал може, серед іншого:</p> <p>2.5.1.2.1 Почніть шукати родичів, друзів та / або їх речі як перша реакція, коли щось відбувається неправильно</p> <p>2.5.1.2.2 Шукати безпеку в своїх кабінах або в інші місця на борту, де вони думаю, що вони можуть уникнути небезпеки</p> <p>2.5.1.2.3 Як правило, рухайтесь до верхньої сторони коли судно входить до списку</p> <p>2.5.1.3 Оцінка можливої проблеми, паніка в результаті розлуки сімей</p>			
<p>2.6. Налаштування та підтримка ефективної комунікації</p> <p>2.6.1 Здатність встановлювати та підтримувати ефективність комунікації, включаючи:</p> <p>2.6.1.1 Чіткі та короткі інструкції та звітів</p> <p>2.6.1.2 Обмін інформацією з та відгуки пасажирів та інші персоналу</p> <p>2.6.2 Відповідна інформація пасажирів та інше персонал під час надзвичайної ситуації</p> <p>2.6.2.1 Мова або мови, відповідні основні національності пасажирів та інший персонал, який перебуває на посаді маршруту</p> <p>2.6.2.2 Можлива необхідність спілкування під час надзвичайні ситуації якимись іншими засобами, такими як демонстрацією, або ручними сигналами або звертаючи увагу на місце розташування інструкції, збір станцій, порятунок життя пристрої або шляхи евакуації, коли вони оральні спілкування недоцільне</p> <p>2.6.2.3 Мова, якою надзвичайною ситуацією оголошення можуть транслюватися протягом надзвичайних ситуацій або тренувань для передачі критичних керівництво пасажирів та полегшення члени екіпажу у наданні допомоги пасажирів</p>	1,0	1,0	2,0
Всього за темою	6,5	7,0	13,5

Назви тем	Час підготовки (годин)		
	Теоретична підготовка	Практична підготовка	Усього
3. Підготовка з питань безпеки для персоналу, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів в пасажирських приміщеннях			
3. Підготовка з питань безпеки для персоналу, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів в пасажирських приміщеннях			
3.1. Огляд курсу	0,5	-	0,5
3.2. Обсяг повних інструкцій з безпеки, наданих пасажиром їхньою рідною мовою або мовами	0,5	0,5	1,0
3.3. Рятувальні засоби. Демонстрація використання особистих рятувальних засобів порятунку для пасажирів	1,0	1,0	2,0
3.4. Посадка і висадка пасажирів, з особливою увагою інвалідам та особам, які потребують допомоги	1,0	-	1,0
Всього за темою	4,0	1,5	5,5
Усього за напрямом підготовки	13,0	10,0	23,0
Вихідний контроль			1,0
УСЬОГО			24,0

4. НАВЧАЛЬНА ПРОГРАМА КУРСУ *«Підготовка персоналу пасажирських суден»*

Тема 1. Підготовка з управління неорганізованими масами людей на пасажирському судні (4,0 год.)

1.1 Рятувальні засоби, розклади по тривогах

У відношенні підготовки з безпеки для персоналу, що забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів у пасажирських приміщеннях, необхідно, щоби вона, принаймні, могла забезпечити отримання таких спроможностей:

Рятувальні засоби.

Уміння продемонструвати пасажиром використання індивідуальних рятувальних засобів.

У відношенні підготовки з питань безпеки пасажирів, вантажу й водонепроникності корпусу судна необхідно, щоби вона, принаймні, могла забезпечити отримання таких спроможностей.

1.2 Надання допомоги пасажиром, на шляху до місць збору та місць посадки в рятувальні засоби

Пояснити, як здійснювати посадку й висадку пасажирів, приділяючи особливу увагу інвалідам і людям, що потребують допомоги:

- повинні забезпечуватися безпечні засоби сполучення між судном і причалом;
- забезпечити, щоб до трапу був доступ і щоби він був захищений належним чином (Maritime Safety Committee, Circular 735);
- необхідно постійно розміщати засоби безпеки біля трапу;
- забезпечити, щоб район освітлювався належним чином;
- забезпечити безпечні шляхи;
- забезпечити рятувальний круг із освітленням, що самоактивізується, і лином безпеки біля трапу;
- кут нахилу трапа або сходні не повинен бути більше 55°;
- максимальний нахил рамп для інвалідних колясок повинен бути 1:20;
- забезпечити персоналу належну підготовку й стандартну інформацію та інструкції, як допомогти пасажирів-інвалідам;
- зазначити пункти проходження для інвалідів за допомогою міжнародних символів;
- на шляху проходження не повинні бути сходи або сходинки;
- на поромках для призначеної особи в районі стоянки або біля причалу повинні бути наявні засоби зв'язку, щоб вона могла спілкуватися з призначеною особою з виконання вантажних операцій;
- організувати екіпаж судна так, щоб спрямовувати пасажирів-інвалідів до місця спеціального паркування на борту і щоб надати таким пасажирів допомогу;
- показати, як керувати інвалідною коляскою, як її підняти й спустити з транспортного засобу;
- для користувачів інвалідних колясок повинен надаватись окремий прохід від паркувальної зони до ліфту й пасажирських приміщень;
- при погіршеній чутності повинні надаватись у достатній і зрозумілій формі всі можливі візуальні інструкції та інформація з безпеки;
- щоб привернути увагу пасажирів при погіршенні видимості до повідомлень, що оголошуються, їм повинен передавати сигнал;
- повинні призначатись спеціальні місця, в яких пасажирів з погіршеними органами почуттів могли б отримати допомогу й пояснення;
- про деяких пасажирів, які потребують спеціального піклування або допомоги в аварійних ситуаціях, слід у письмовій формі подати відомості капітану перед відходом судна;
- необхідно порахувати всіх пасажирів до відходу судна;
- імена й стать усіх осіб на борту, розмежовуючи дорослих, дітей і немовлят, повинні записуватись у цілях здійснення пошуку й рятування в аварійних ситуаціях, однак, якщо це неможливо, деякі судна можуть бути виключенням;
- якщо вся вище перелічена інформація необхідна службі з пошуку й рятування, то вона повинна зберігатись на борту.

1.3 Порядок збору на місце евакуації

- пасажери на пасажирських суднах-поромах будуть спрямовуватися до найближчих станцій збору, переміщення пасажирів на інші станції збору буде здійснюватись екіпажем при переповненні одного з цих районів;
- персонал, призначений розкладом із тривоги, повинен переконати членів сімей, що робляться всілякі спроби знайти інших членів їх сім'ї;
- повідомлення за допомогою системи загального сповіщення, засобів теле- або радіокомунікації повинні здійснюватися для тих, хто працює в районах збору;
- персонал можна також спрямувати на інші станції збору, щоб розмістити там відсутніх членів і супроводити їх до сім'ї;
- якщо пасажери зібрались, їм не можна дозволяти уходити;
- постійно переконуйте їх у тому, що на судні здійснюються роботи, щоб вирішити цю проблему.

Розповісти, що пасажери можуть сховатися від небезпеки в своїх каютах або в інших місцях на борту:

- усі каюти, громадські місця й інші райони повинні бути оглянуті, щоб забезпечити завершення евакуації на станцію збору;
- дотримуватися судових аварійних процедур, щоб забезпечити огляд усіх районів або за допомогою прямих повідомлень у контрольні пункти, або відмічаючи плани і/або двері для того, щоб не витратити час на обшуки двічі.

Повідомити, що пасажери будуть намагатися пересуватися до верхнього борту судна:

- ефективно спрямування пасажирів до станцій розміщення рятувальних шлюпок/плотів;
- повідомити, що пасажери можуть піти на високий борт із-за судового крену, деякі рятувальні засоби можуть бути за межами їх досяжності;

Повідомити про можливу проблему виникнення паніки, що йде від розрізнених членів сімей;

- члени сімей будуть непокоїтися про безпеку їх родичів;
- лідери груп можуть піти в ті райони, які небезпечні для обшуку;
- вказівки персоналу за тривогами можуть ігноруватись;
- вказівки повинні бути спокійними, чіткими, інформативними й переконливими;
- необхідно призначити спеціального члена екіпажу, щоб заспокоїти тих, що хвилюються й пояснити судові процедури.

Тема 2. Навчання з управління поведінкою людини у кризовій ситуації на пасажирському судні (13,5 год.)

2.1 Обмеження для рятування, пов'язані з конструкцією судна та експлуатаційними обмеженнями пасажирських суден.

Належним чином розуміти й дотримуватись експлуатаційних обмежень судна, розуміти й застосовувати обмеження можливостей судна, включаючи

зниження швидкості при штормовій погоді, націлених на підтримання безпеки людського життя, судна й вантажу.

2.2 Порядок відкриття, закриття та безпечного кріплення закритій в корпусі судна

Викласти процедури, установлені для судна щодо відкриття, закриття й кріпленя носу, корми, бокових люків і рамп, і викласти, як правильно експлуатувати схожі системи:

- компетентний, призначений оператор(и) повинен відмикати, відкривати, закривати й задраювати всі корпусні отвори й рампи;
- операційні процедури з закриття й кріплення всіх корпусних люків або якого-небудь іншого закриваючого обладнання, яке може призвести до затоплення, повинно бути помічено у відповідних місцях;
- усі шляхи сполучення, що ведуть до люків і рамп, повинні бути очищені, а також до них повинен надаватися доступ при отриманні підтвердження капітаном;
- якщо люк не може бути відкрито або закрито під час якірної стоянки, то він може відкриватись або залишатись відчиненим при відході від причалу або підході до нього, однак внутрішній носовий люк повинен бути закритим;
- необхідно розміщати індикатори на містку для всіх засобів відкриття або закриття, щоб показати, що вони відкриті або закриті й захищені;
- кількість відкриття й закриття всіх люків повинно записуватись у журнал;
- усі постачальники енергії до люків і рамп повинні ізолюватися, щоб відвернути незаконну роботу;
- ключі до всіх контрольних боксів слід уносити й зберігати у безпечному місці.

Пояснити, як здійснювати огляди закриття на наявність відповідної герметизації:

- контролювати за допомогою телевізійного спостереження;
- контролювати витік води за допомогою системи виявлення, яка сконструйована, щоб указати на будь-який витік через внутрішні й зовнішні носові люки, кормові люки або будь-які інші корпусні люки;
- здійснювати постійні перевірки кожної пломби, яка може зникнути, зноситись або не прилягати щільно до каркасу закриваючого засобу, і яку не можна одразу відновити;
- необхідно пояснити, що порадник із експлуатації та обслуговування носових і внутрішніх люків повинен бути на борту й повинен містити: основні особливості й креслення конструкції; умови роботи, наприклад, галузь обмежень роботи, допустимі умови очищення для опор, інспектування реєстру перевірки обслуговування, функціонування й ремонту; пояснити, що судовий персонал щомісячно повинен здійснювати інспектування опірних, захисних

пристроїв, про що робити відповідні записи, а також документувати інциденти, які можуть викликати пошкодження люків.

2.3 Законодавство, кодекси та угоди, що стосуються пасажирських суден ро-ро

- Законодавство, кодекси й угоди, що стосуються пасажирських поромів;
- Уміння розуміти й застосовувати міжнародні й національні вимоги у відношенні конкретних пасажирських поромів й обов'язків, що підлягають виконанню.

2.4 Вимоги та обмеження щодо стабільності та напружень корпусу

Розповісти про використання інформації про судову остійність і напруження в корпусі судна, звертаючи увагу на те, що:

- кожне судно повинне забезпечуватися схваленою книгою остійності, яка буде сприяти швидкому й легкому процесу отримання точного керівництва у відношенні остійності судна при перемінних умовах обслуговування;
- зрозумілі інструкції з використання книги й зі змісту книги про остійність;
- обирається й застосовується інформація про допустиме палубне навантаження, якщо перевозиться нестандартний вантаж.

Пояснити, як розрахувати остійність і осадку при різних умовах навантаження, використовуючи розрахунки з остійності або комп'ютерні програми, звертаючи увагу на те, що:

- книга з остійності, яка містить достатню інформацію для капітана і вказівки щодо дій
- у відповідності до правил, може надаватися капітану з дозволу уповноваженого представника адміністрації порту.

Пояснити, що необхідно здійснювати розрахунки остійності, краще вручну й за допомогою комп'ютера, ґрунтуючись на даних про остійність у попередніх рейсах і що необхідно перевіряти стандартні умови навантаження й приклади, щоб передбачити інші допустимі умови навантаження, використовуючи інформацію, що міститься в книзі з остійності.

Комп'ютер повинен періодично поповнюватися даними про умови поточних чотирьох навантажень, узятими з книги з остійності, і перевірятися вручну, а роздруковки повинні зберігатися на борту, щоб перевірити умови при наступних посиланнях.

Пояснити, що необхідно порівнювати всі розрахунки остійності з інформацією щодо навантажувальних обмежень, які містяться в книзі з остійності, такими, як максимальна або мінімальна геометрична крива, або таблиця, які можуть використовуватися, щоб визначити відповідність застосовного критерію остійності.

Пояснити, що необхідно здійснити попередні розрахунки змін остійності й осадки під час часткового розвантаження, якщо припускається, що це може викликати які-небудь проблеми.

2.5 Порядок догляду за спеціальним обладнанням пасажирських суден ро-ро

Пояснити процедури технічного обслуговування спеціального обладнання пасажирських суден–паромів. Належним чином застосовувати судові процедури технічного обслуговування й ремонту обладнання, що є в наявності тільки на пасажирських поромках, такого як носові, кормові й бортові двері й рампи, шпігати й відповідні системи.

2.6 Керівництва та розрахунки щодо завантаження та безпечного кріплення вантажів на пасажирському судні ро-ро

Пояснити процес навантаження й вивантаження, включаючи перелічені нижче елементи:

- необхідність у зв'язку з береговим персоналом відносно контролю й тривалості потоку руху;
- установлення обмежень висоти на платформах і під платформами, придатних для пересування транспортних засобів;
- оцінити зріст пасажирів і висоту перевозимих транспортних засобів, а також надлишок вантажу;
- передбачити ризик для персоналу, що працює на автомобільних палубах;
- забезпечити, щоб персонал автомобільної палуби носив добре помітний спецодяг;
- забезпечити, щоб водіїв контролювали в швидкості, що розвивається, і щоб їх повідомляли про будь-які небезпеки, які можуть з'явитися;
- підкреслити, що переповнені бензобаки можуть призвести до витoku палива і його випаровування;
- підкреслити необхідність завчасного складання вантажного плану для уникнення крену судна;
- описати використання танків для кренування;
- описати розміщення транспортних засобів, ураховуючи спеціальні вимоги до них (рухомі вантажівки, вантажівки-рефрижератори);
- підкреслити необхідність утримувати палубу без невикористовуваних ланцюгів та інших кріпильних пристроїв;
- інструктувати персонал, що контролює навантаження у певному районі палуби; пояснити маршрути евакуації і правила техніки безпеки;
- підкреслити необхідність триматись у полі зору водія;
- розповісти, як установлювати зв'язок із водіями, які можуть утомитися, бути після стресу, бути незнайомими з ситуацією й операціями, що відбуваються;
- демонструвати використання зрозумілих вказівних сигналів, використовуючи світні жезли й ручні сигнали.

Установити положення Кодексу безпечної практики з розміщення й кріплення вантажу, застосовні до транспортних засобів, залізничних вагонів та інших перевезених транспортних засобів. Для цього необхідно таке:

- адміністрація судна повинна підтвердити, що на судні є відповідний порадник із кріплення вантажу згідно з характеристиками судна, районом плавання й складом вантажу;
- вантаж повинен завантажуватися, приймаючи до уваги те, що при цьому не погіршується остійність у допустимих межах і конструктивна міцність судна;
- оскільки поперечне переміщення вантажу в рулонах звичайно відбувається частіше, чим подовжнє або вертикальне, вантажні місця краще розміщати подовжньо;
- вага вантажу повинна рівномірно розподілятися між пристроями кріплення вантажу;
- удосконалювати й підтверджувати розрахунком, якщо потрібно;
- правило методу “на око” (приблизного розрахунку).

Максимальне навантаження на кожне кріплення (МКП) = 2 тони:

для поперечних підйомів це правило застосовано до судна будь-яких розмірів незалежно від:

- розміщення укладок;
- остійності;
- умов навантаження;
- часу року або району роботи;
- воно не приймає до уваги:
- протилежний вплив кутів кріплення;
- нерівномірний розподіл сил серед пристроїв кріплення;
- сприятливий вплив тертя;
- поперечні кріплення можуть бути необхідними при кільовій хитавиці, але воно не повинно підраховуватися методом правила “на око”;
- необхідно належним чином здійснювати спостереження за розміщенням і кріпленням вантажу під час навантаження і, якщо можливо, кріплення повинні регулярно перевірятися під час рейсу.

2.7 Місця розміщення небезпечних вантажів

Використовувати спеціальну охорону, дотримуватися технології і вимог відносно перевезення небезпечних вантажів на борту пасажирських суден-поромів:

- узгоджений вантажний план збереження й розділення вантажів;
- вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються під наглядом відповідальних осіб суднового персоналу;
- результати регулярних обходів під час рейсу негайно повідомляються на місток, щоб швидко відвернути виникнення будь-якої аварійної небезпеки;
- члени екіпажу, не зазначені в розкладі для роботи на цих палубах, і пасажирів повинні негайно усуватися;
- можна входити на ці палуби тільки в супроводженні члена екіпажу призначеного для цього;
- оголошення по заборону виходу на такі палуби повинні виставлятися на входах і бути добре видимими;

- двері між палубами транспортних засобів, машинними приміщеннями й місцями проживання повинні зачинятися й задраюватися, щоб відвернути попадання небезпечних парів і рідин у ці приміщення;
- гази або рідини з температурою займання 23°C не повинні розміщуватись у закритих приміщеннях поромів, а повинні розміщуватись у приміщенні спеціальної категорії, якщо воно відповідає вимогам SOLAS;
- забезпечити, щоб закриті приміщення поромів або приміщення спеціальної категорії автоматично вентильовались, якщо це є частиною вимог до перевезення;
- працюючий рефрижератор або нагрівальне обладнання, прикріплене до будь-якого іншого об'єкту, не повинно експлуатуватись під час рейсу, доки воно не буде розміщено в приміщенні порома або в приміщенні спеціальної категорії;
- працюючий на електриці рефрижератор або нагрівальне обладнання, прикріплене до будь-якого об'єкту, який розміщено в закритому вантажному приміщенні або в приміщенні спеціальної категорії порома, не повинно експлуатуватись, коли займисті гази або рідини, що мають температуру займання в закритому приміщенні 23°C або менше знаходяться там відповідно до правил SOLAS;
- пусті місткості з-під вантажу, що містять залишки вантажу, повинні розміщатися так само, як і повні;
- вантажні місця повинні розміщатися так, щоб вони завжди були доступні, особливо при боротьбі з пожежею;
- місткості з водою повинні бути розраховані для подавання води через чотири отвори;
- зберігання вантажів повинно відповідати Міжнародному морському кодексу з небезпечних вантажів;
- краще, щоб морські забруднювачі розміщалися під палубою або в добре захищених закритих місцях;
- будь-яка упаковка вантажу, що має пошкодження з умістом, що витікає або розсипається, не повинна завантажуватися на судно.

2.8 Порядок дій в аварійних ситуаціях.

Пояснити, як керувати й спрямовувати інших в аварійних ситуаціях:

- визначити того, за ким необхідно йти під час аварійних ситуацій;
- здійснити безпосередній контроль;
- бути спокійним, рішучим, надійним і заслужити увагу інших членів групи.

Розповісти про важливість прийняття рішення, підкресливши необхідність швидко діяти під час аварії:

- слухати інформацію, зібрану персоналом уже на місці;
- оцінити ситуацію;
- розподілити завдання;
- планувати на майбутнє додаткове обладнання й персонал;
- узгодити план як вимагається;
- необхідний автократичний, диктаторський і вказівний стиль управління;

- знати, що консультування може бути не придатним під час надзвичайної ситуації.

Розповісти про важливість мотивації, заохочення й переконання в іншому пасажирів та іншого персоналу:

- викликати інтерес;
- надати підтримку екіпажу;
- бути сповненим ентузіазму;
- проявити енергію, котра пошириться серед інших;
- завжди передавати основні й правдиві дані про розвиток подій;
- повідомляти іншим, що здійснюються погоджені ефективні дії у відповідь на аварію;
- завжди бути доброзичливим.

Повідомити, що необхідно деякий час для того, щоб люди усвідомили, що існує аварійна ситуація:

- не приділено уваги повідомленням, письмовим інструкціям і ознайомленню з районом;
- пасажери вважають, що з ними ніколи не скоїться нещастя;
- невіра навіть при наявності самих явних ознак небезпеки;
- пасажери бояться, що їх можуть прийняти за нерозумних, якщо вони повернуть увагу до себе при реагуванні на неочевидну небезпеку;
- постійні помилкові тривоги викликають відсутність реакції;
- пасажери неохоче попереджують інших із-за страху виникнення паніки;
- пасажери скоріше намагатимуться знайти яке-небудь підтвердження того, що попередження неправильне, чим почнуть здійснювати дії з евакуації.

Розповісти, що деякі люди можуть панікувати й вести себе нерозсудливо, а також відзначити, що їх спроможність усвідомлювати може бути знижена, і вони можуть не реагувати на інструкції:

- паніка спричиняє не тільки збудження, але й справжній страх;
- страх у даному випадку не є нерозумним, а він є обґрунтованим;
- існує таке поняття, що слід негайно діяти й люди повинні переміщатись якомога швидше по маршруту евакуації;
- це також викликає негайне залишення місць перебування, не звертаючи уваги на інших;
- паніка також може виникнути, коли люди приймають рішення, ґрунтуючись на помилковій інформації;
- оскільки розум зосереджений тільки на евакуації, часто в незнайомому навколишньому середовищі, вказівки персоналу або інформація ігноруються.

Повідомити, що першою реакцією пасажирів і персоналу на те, що відбувається, може стати пошук родичів, друзів і/або своїх речей:

- інстинктивна реакція шукати членів групи, особливо тих, які вразливі, наприклад, дітей, літніх, інвалідів;
- пасажери мають бути задоволені тим, що діти будуть у безпеці на судні, тому що завжди присутній підготовлений персонал;

- у сімейних груп можуть бути різні інтереси: ігрові райони, ігрові машини, бари, кінотеатри і т. д.;
- сім'ї можуть легко розосередитися по всьому судну;
- у розпорядженні пасажирів на пасажирських суднах будуть спеціально призначені станції для возз'єднання сімей;
- пасажирів на пасажирських суднах-поромах будуть спрямовуватися до найближчих станцій збору, переміщення пасажирів на інші станції збору буде здійснюватись екіпажем при переповненні одного з цих районів;
- персонал, призначений розкладом із тривоги, повинен переконати членів сімей, що робляться всілякі спроби знайти інших членів їх сім'ї;
- повідомлення за допомогою системи загального сповіщення, засобів теле або радіокомунікації повинні здійснюватися для тих, хто працює в районах збору;
- персонал можна також спрямувати на інші станції збору, щоб розмістити там відсутніх членів і супроводити їх до сім'ї;
- якщо пасажирів зібрались, їм не можна дозволяти уходити;
- постійно переконуйте їх у тому, що на судні здійснюються роботи, щоб вирішити цю проблему.

Розповісти, що пасажирів можуть сховатися від небезпеки в своїх каютах або в інших місцях на борту:

- усі каюти, громадські місця й інші райони повинні бути оглянуті, щоб забезпечити завершення евакуації на станцію збору;
- дотримуватися судових аварійних процедур, щоб забезпечити огляд усіх районів або за допомогою прямих повідомлень у контрольні пункти, або відмічаючи плани і/або двері для того, щоб не витратити час на обшуки двічі.

Повідомити, що пасажирів будуть намагатися пересуватися до верхнього борту судна:

- ефективно спрямування пасажирів до станцій розміщення рятувальних шлюпок/плотів;
- повідомити, що пасажирів можуть піти на високий борт із-за судового крену, деякі рятувальні засоби можуть бути за межами їх досяжності;
- повідомити про можливу проблему виникнення паніки, що йде від розрізнених членів сімей;
- члени сімей будуть непокоїтися про безпеку їх родичів;
- лідери груп можуть піти в ті райони, які небезпечні для обшуку;
- вказівки персоналу за тривогами можуть ігноруватись;
- вказівки повинні бути спокійними, чіткими, інформативними й переконливими;
- необхідно призначити спеціального члена екіпажу, щоб заспокоїти тих, що хвилюються й пояснити судові процедури.

Тема 3. Підготовка з питань безпеки для персоналу, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів в пасажирських приміщеннях. (5,5 год.)

3.1 Зв'язок

Важливість ефективного зв'язку.

Пояснити, як подавати зрозумілі й стислі інструкції і повідомлення:

- говорити повільно й чітко;
- не намагатися дати занадто багато інформації;
- говорити пасажирам тільки те, що Ви знаєте;
- не вигадувати інформацію і не передавати чутки, тому що вони можуть поширитися.

Пояснити, що необхідно заохотити обмін інформацією і зворотній зв'язок між пасажирами та іншим персоналом:

- бути уважним до прохань пасажирів і призначати інший персонал для надання додаткової допомоги, якщо буде потрібно;
- відповідати на запитання пасажирів;
- якщо прохання відноситься до справи і є важливим, повідомити пасажирам, що у Вас буде інформація щодо нього;
- мати на увазі, що пасажири будуть постійно цікавитися, що відбувається, тому інформуйте їх.

Розповісти, що необхідно спілкуватися на мові або мовах, що підходять основним національностям пасажирів та іншому персоналу, що працює на особливому маршруті:

- визначити членів екіпажу, які можуть спілкуватися більше, чим на одній мові;
- розмістити їх у стратегічних місцях, наприклад, на станціях збору;
- навчити персонал використовувати основні фрази, наприклад, такі, що визначають палубу, напрямки, по яким необхідно просуватися, і такі, що несуть просту переконливу інформацію щодо аварії;
- обрати інших пасажирів, які зможуть перекладати.

Визначити можливу необхідність спілкуватись якимись іншими способами, такими як демонстрування за допомогою жестів, привернення уваги до місця розміщення інструкцій, станцій збору, рятувальних засобів або маршрутів евакуації, коли усне спілкування неможливе:

- бути яскравим, стояти на платформі, стільці або столі;
- указати освітлені аварійні знаки та інші інструкції, використовуючи сигнали, при цьому тримаючи жезл або ліхтар;
- використати рятувальні жилети, щоб повільно демонструвати процедури надівання.

Розповісти, що необхідно обрати мову, на якій повідомлення щодо аварії можуть передаватися під час аварії або навчання, щоб дати необхідне керівництво пасажирам і полегшити членам екіпажу процедуру надання допомоги пасажирам:

- визначити персонал, який може робити повідомлення на двох або більше мовах місцево або по системі загального сповіщення;

- зробити стандартними можливі повідомлення, котрі можуть використовуватися під час аварії у письмовому вигляді на картках, що зберігаються на містку;
- забезпечити, щоби повідомлення на різних мовах були однаковими або дуже схожими на основну мову, на якій говорять на борту;
- забезпечити, щоб повідомлення були повністю зрозумілі членам екіпажу, особливо тим, які допомагають пасажирам;
- попросити членів екіпажу під час навчань пояснити, як докладно викладати, які дії здійснювати після нього.

3.2. Рятувальні засоби

Уміння продемонструвати пасажирам використання індивідуальних рятувальних засобів.

Надавати допомогу пасажирам на шляху до місць збору й посадки, включаючи:

- 1 уміння чітко віддавати підбадьорливі розпорядження;
- 2 управляти пасажиром в коридорах, вигородках трапів і проходах;
- 3 підтримання шляхів евакуації у не захищеному стані;
- 4 методи евакуації інвалідів і осіб, що потребують спеціальної допомоги; і
- 5 огляд житлових приміщень;

Процедури збору, включаючи:

- 1 важливість забезпечення порядку;
- 2 уміння вжити заходи для придушення й відвернення паніки;
- 3 уміння скористатися при евакуації, у випадку необхідності, списком пасажирів для переклику; і уміння забезпечувати, щоби пасажирі були належним чином одягнуті й щоб на них були правильно надягнуті їх рятувальні жилети.

Правила щодо безпеки

Пояснити, як обрати й використати інформацію із законодавчих кодексів і правил безпеки, включаючи:

- правила флоту компанії;
- особливі для судна процедури, включаючи будь-які обмеження обладнання, остійності і т. д.;
- поради із захисту вантажу;
- Кодекс ISM;
- Кодекси з практики безпечної роботи;
- національні правила.

Пояснити, як здійснювати посадку й висадку пасажирів, приділяючи особливу увагу інвалідам і людям, що потребують допомоги:

- повинні забезпечуватися безпечні засоби сполучення між судном і причалом;
- забезпечити, щоб до трапу був доступ і щоби він був захищений належним чином (Maritime Safety Committee, Circular 735);

- необхідно постійно розміщати засоби безпеки біля трапу;
- забезпечити, щоб район освітлювався належним чином;
- забезпечити безпечні шляхи;
- забезпечити рятувальний круг із освітленням, що самоактивізується, і лином безпеки біля трапу;
- кут нахилу трапа або сходні не повинен бути більше 55°;
- максимальний нахил рамп для інвалідних колясок повинен бути 1:20;
- забезпечити персоналу належну підготовку й стандартну інформацію та інструкції, як допомогти пасажиром-інвалідам;
- зазначити пункти проходження для інвалідів за допомогою міжнародних символів;
- на шляху проходження не повинні бути сходи або сходинки;
- на поромках для призначеної особи в районі стоянки або біля причалу повинні бути в наявності засоби зв'язку, щоб вона могла спілкуватися з призначеною особою з виконання вантажних операцій;
- організувати екіпаж судна так, щоб спрямовувати пасажирів-інвалідів до місця спеціального паркування на борту і щоб надати таким пасажиром допомогу;
- показати, як керувати інвалідною коляскою, як її піднімати й спускати з транспортного засобу;
- для користувачів інвалідних колясок повинен надаватись окремий прохід від паркувальної зони до ліфту й пасажирських приміщень;
- при погіршеній чутності повинні надаватись у достатній і зрозумілій формі всі можливі візуальні інструкції та інформація з безпеки;
- щоб привернути увагу пасажирів при погіршенні видимості до повідомлень, що оголошуються, їм повинен передавати сигнал;
- повинні призначатись спеціальні місця, в яких пасажир з погіршеними органами почуттів могли б отримати допомогу й пояснення;
- про деяких пасажирів, які потребують спеціального піклування або допомоги в аварійних ситуаціях, слід у письмовій формі подати відомості капітану перед відходом судна;
- необхідно порохувати всіх пасажирів до відходу судна;
- імена й стать усіх осіб на борту, розмежовуючи дорослих, дітей і немовлят, повинні записуватись у цілях здійснення пошуку й рятування в аварійних ситуаціях, однак, якщо це неможливо, деякі судна можуть бути виключенням;
- якщо вся вищеперелічена інформація необхідна службі з пошуку й рятування, то вона повинна зберігатись на борту.

Аварійні плани та процедури

Викласти аварійні плани й процедури, при цьому відзначити таке:

- аварії можуть включати: структурну відмову; відмову обладнання; зіткнення; посадку на

- міліну/стоянку; пожежу; загрозу підриву; забруднення;
- наявність чек-листів для забезпечення того, щоб виконувалися правильні процедури, тобто
- система забезпечення виконання команд капітанів пасажирських суден;
- аварійні джерела живлення;
- баластування, зменшення баластування;
- аварійне ремонтне обладнання;
- засоби зв'язку для отримання допомоги;
- надівання дихальних апаратів;
- відвернення надходження диму або його активне видалення;
- пошукові процедури при виявленні підозрілих упаковок;
- розміщення обладнання з відвернення забруднення й процедури оповіщення портової та
- найближчої берегової влади.

Навчальні тривоги на борту судна

Пояснити, як організувати реальні навчання, щоб зберегти стан готовності, приймаючи до уваги знання, здобуті з попередніх інцидентів, у які втягнуті судна, що перевозять пасажирів, і опитування після проведення навчань:

- кожна вправа планується іншим офіцером, який зможе координувати вправу й проводити опитування після нього;
- необхідно порадитись із головним персоналом, якщо потрібно;
- пояснити, що не можна планувати навчання без попереднього оголошення і що необхідно завжди попереджувати;
- завчасно забезпечити роботу системи загального сповіщення, коли можливо, такими повідомленнями “це навчання” або “з метою вправ”;
- вивести основний персонал, щоб дозволити іншим приступити до виконання;
- розмістити спостерігачів у стратегічних місцях, щоб вести спостереження за навчанням;
- забезпечити, щоб усе обладнання було переустановлене й готове до використання;
- стисло опитати весь екіпаж за допомогою спостерігачів, які прокоментують дії, здійснені в їх специфічній галузі;
- заохотити екіпаж на обговорення того, як розвивався інцидент, і як дії були здійснені;
- підбити підсумок усім пунктам навчання й відзначити, які галузі потребують подальшого тренування;
- на деяких суднах офіцеру необхідно поговорити з екіпажем окремо після початкового опитування головного персоналу;
- скласти папку з вправами, які можуть бути особливими для судна, але які можуть варіюватися;

- вправи можна виконати, обговоривши план, за яким можна діяти після підготування всього обладнання;
- неправильні процедури можуть повторюватися до тих пір, поки не буде усунуто помилки;
- обговорити інциденти й знання, які були здобуті з випадків на інших пасажирських суднах;
- використати доповіді компанії про інциденти, якщо вони є.

Необхідність для усього персоналу знання та дотримання заздалегідь запланованих аварійних процедур

Пояснити, що всьому персоналу необхідно бути поінформованим і дотримуватися виконання спланованих процедур при аварії якомога ретельніше з огляду на аварійну ситуацію:

- одразу ж іти на аварійні станції, що забезпечить виявлення відсутніх пасажирів;
- часті навчання приведуть до дотримання правильних процедур;
- бути готовим до виконання обов'язків керівника при його відсутності.

Оптимізація ресурсів.

Визначення наявних ресурсів для дій під час аварійних ситуацій

Пояснити, що доступні ресурси під час аварії можуть бути обмежені:

- обладнання повинне бути добре розділено й у випадку виникнення аварії до нього повинен бути забезпечений безпечний доступ;
- одразу ж видалити будь-яке аварійне обладнання з потенційно небезпечної зони, наприклад, медичне обладнання, суміжні ВА-установки й циліндри;
- вік і ступінь підготовленості можуть дозволити займати певному персоналу менш важкі, але важливі ділянки судна;
- швидке планування на майбутнє для отримання допомоги й підтримки з берегу або інших суден;
- своєчасна зміна персоналу, що виконує напружені завдання, надаючи час на сприятливі періоди відпочинку для відновлення сил;
- повідомлення для компанії, яка може застосувати план з реагування на аварію, і відправлення докладних відомостей із остійності, структурної потужності й допомога їй в узгодженні будь-якої іншої підтримки, яка буде необхідна.

Повне використання наявного персоналу та обладнання.

Повідомити про необхідність повного використання персоналу й обладнання, що мається, і, якщо необхідно, швидко підготувати таке: забезпечити, щоб усе обладнання обслуговувалося, повністю було готове до роботи й використання, включаючи: наявність захисного одягу, дихальних апаратів-циліндрів на випадок пожежі, витоку хімічних речовин і розливу нафти, а також, при необхідності, обладнання, що підстраховує, шлангів, циліндрів ВА, піни, мастильного диспергатора, обладнання першої медичної допомоги з приведення у свідомість і будь-якого іншого обладнання;

Пояснити, що керівники на випадок аварії повинні бути готові приступити до роботи; забезпечити, щоб персонал міг працювати належним чином на своїх місцях під час аварії, наприклад, мав відповідну підготовку, достатній досвід, фізичну й розумову спроможність і т. ін.

Організація реалістичних навчальних тривог для підтримання стану готовності до аварійних подій.

Пояснити, як організувати реальні навчання, щоб зберегти стан готовності, приймаючи до уваги уроків, здобуті з попередніх інцидентів, у які втягнуті судна, що перевозять пасажирів, і опитування після проведення навчань:

- кожна вправа планується іншим офіцером, який зможе координувати вправу й проводити опитування після нього;
- необхідно порадитись із головним персоналом, якщо потрібно;
- пояснити, що не можна планувати навчання без попереднього оголошення і що необхідно завжди попереджувати;
- завчасно забезпечити роботу системи загального сповіщення, коли можливо, такими повідомленнями “це навчання” або “з метою вправ”;
- вивести основний персонал, щоб дозволити іншим приступити до виконання;
- розмістити спостерігачів у стратегічних місцях, щоб вести спостереження за навчанням;
- забезпечити, щоб усе обладнання було переустановлене й готове до використання;
- стисло опитати весь екіпаж за допомогою спостерігачів, які прокоментують дії, здійснені в їх специфічній галузі;
- заохотити екіпаж на обговорення того, як розвивався інцидент, і як дії були здійснені;
- підбити підсумок усім пунктам навчання й відзначити, які галузі потребують подальшого тренування;
- на деяких суднах офіцеру необхідно поговорити з екіпажем окремо після початкового опитування головного персоналу;
- скласти папку з вправами, які можуть бути особливими для судна, але які можуть варіюватися;
- вправи можна виконати, обговоривши план, за яким можна діяти після підготування всього обладнання;
- неправильні процедури можуть повторюватися до тих пір, поки не буде усунуто помилки;
- обговорити інциденти й знання, які були здобуті з випадків на інших пасажирських суднах;
- використати доповіді компанії про інциденти, якщо вони є.

Управління реагування на аварійні ситуації. (1,0 год.)

Як проводити та направляти інших осіб під час аварійної ситуації.

Пояснити, як керувати й спрямовувати інших в аварійних ситуаціях:

- визначити того, за ким необхідно йти під час аварійних ситуацій;

- здійснити безпосередній контроль;
- бути спокійним, рішучим, надійним і заслужити увагу інших членів групи.

Як прийняти правильне рішення.

Розповісти про важливість прийняття рішення, підкресливши необхідність швидко діяти під час аварії:

- слухати інформацію, зібрану персоналом уже на місці;
- оцінити ситуацію;
- розподілити завдання;
- планувати на майбутнє додаткове обладнання й персонал;
- узгодити план як вимагається;
- необхідний автократичний, диктаторський і вказівний стиль управління;
- знати, що консультування може бути не придатним під час надзвичайної ситуації.

Мотивація пасажирів та інших членів екіпажу

Розповісти про важливість мотивації, заохочення й переконання в іншому пасажирів та іншого персоналу:

- викликати інтерес;
 - надати підтримку екіпажу;
 - бути сповненим ентузіазму;
 - проявити енергію, котра пошириться серед інших;
 - завжди передавати основні й правдиві дані про розвиток подій;
 - повідомляти іншим, що здійснюються погоджені ефективні дії у відповідь на аварію;
- завжди бути доброзичливим

Стрес

Пояснити симптоми яскраво вираженого стресу в персоналу й інших члені аварійної суднової команди:

- мозок сприймає зміну в навколишньому середовищі, яка інтерпретується як високо загрозлива;
- це приводить до блискавичної реакції: уникнути проблеми або розібратися з проблемою;
- серцебиття частішає та збільшується частота дихання;
- у людей буде потовиділення вище нормального.

Вплив стресу на людей

Пояснити, що стрес, викликаний аварійними ситуаціями, може вплинути на роботу персоналу і його спроможність діяти згідно з інструкціями й дотримуватися процедури:

- пояснити, що, коли увага зосереджена на одній галузі, план не розглядається повністю;
- не вистачає зосередженості;
- надмірна довіра досвіду більше, чим установленим процедурам;
- конструктивні пропозиції не приймаються;
- знижена спроможність вирішувати комплексні проблеми із-за недостатньої уваги;
- розгляд кількох альтернативних рішень;

- перерозподіл відповідальності призводить до: перенавантаження завданнями окремих людей; неможливості установити зв'язок; загальної втрати контролю.

Управління поведінкою людей та їх реакція на аварійні події.

Реакція пасажирів на аварійні події

Повідомити, що необхідно деякий час для того, щоб люди усвідомили, що існує аварійна ситуація:

- не приділено уваги повідомленням, письмовим інструкціям і ознайомленню з районом;
- пасажирів вважають, що з ними ніколи не скоїться нещастя;
- невіра навіть при наявності самих явних ознак небезпеки;
- пасажирів бояться, що їх можуть прийняти за нерозумних, якщо вони привернуть увагу до себе при реагуванні на неочевидну небезпеку;
- постійні помилкові тривоги викликають відсутність реакції;
- пасажирів неохоче попереджують інших із-за страху виникнення паніки;
- пасажирів скоріше намагатимуться знайти яке-небудь підтвердження того, що попередження неправильне, чим почнуть здійснювати дії з евакуації.

Розповісти, що деякі люди можуть панікувати й вести себе нерозсудливо, а також відзначити, що їх спроможність усвідомлювати може бути знижена, і вони можуть не реагувати на інструкції:

- паніка спричиняє не тільки збудження, але й справжній страх;
- страх у даному випадку не є нерозумним, а він є обґрунтованим;
- існує таке поняття, що слід негайно діяти й люди повинні переміщатись якомога швидше по маршруту евакуації;
- це також викликає негайне залишення місць перебування, не звертаючи уваги на інших;
- паніка також може виникнути, коли люди приймають рішення, ґрунтуючись на помилковій інформації;
- оскільки розум зосереджений тільки на евакуації, часто в незнайомому навколишньому середовищі, вказівки персоналу або інформація ігноруються.

Повідомити, що першою реакцією пасажирів і персоналу на те, що відбувається, може стати пошук родичів, друзів і/або своїх речей:

- інстинктивна реакція шукати членів групи, особливо тих, які вразливі, наприклад, дітей, літніх, інвалідів;
- пасажирів мають бути задоволені тим, що діти будуть у безпеці на судні, тому що завжди присутній підготовлений персонал;
- у сімейних груп можуть бути різні інтереси: ігрові райони, ігрові машини, бари, кінотеатри і т. д.;
- сім'ї можуть легко розосередитися по всьому судну;
- у розпорядженні пасажирів на пасажирських суднах будуть спеціально призначені станції для возз'єднання сімей;

- пасажери на пасажирських суднах-поромах будуть спрямовуватися до найближчих станцій збору, переміщення пасажирів на інші станції збору буде здійснюватися екіпажем при переповненні одного з цих районів;
- персонал, призначений розкладом із тривоги, повинен переконати членів сімей, що робляться всілякі спроби знайти інших членів їх сім'ї;
- повідомлення за допомогою системи загального сповіщення, засобів теле або радіокомунікації повинні здійснюватися для тих, хто працює в районах збору;
- персонал можна також спрямувати на інші станції збору, щоб розмістити там відсутніх членів і супроводити їх до сім'ї;
- якщо пасажери зібрались, їм не можна дозволяти уходити;
- постійно переконуйте їх у тому, що на судні здійснюються роботи, щоб вирішити цю проблему.

Розповісти, що пасажери можуть сховатися від небезпеки в своїх каютах або в інших місцях на борту:

- усі каюти, громадські місця й інші райони повинні бути оглянуті, щоб забезпечити завершення евакуації на станцію збору;
- дотримуватися судових аварійних процедур, щоб забезпечити огляд усіх районів або за допомогою прямих повідомлень у контрольні пункти, або відмічаючи плани і/або двері для того, щоб не витратити час на обшуки двічі.

Повідомити, що пасажери будуть намагатися пересуватися до верхнього борту судна:

- ефективно спрямування пасажирів до станцій розміщення рятувальних шлюпок/плотів;
- повідомити, що пасажери можуть піти на високий борт із-за судового крену, деякі рятувальні засоби можуть бути за межами їх досяжності;
- повідомити про можливу проблему виникнення паніки, що йде від розрізнених членів сімей;
- члени сімей будуть непокоїтися про безпеку їх родичів;
- лідери груп можуть піти в ті райони, які небезпечні для обшуку;
- вказівки персоналу за тривогами можуть ігноруватись;
- вказівки повинні бути спокійними, чіткими, інформативними й переконливими;
- необхідно призначити спеціального члена екіпажу, щоб заспокоїти тих, що хвилюються й пояснити судові процедури.

Налагодження та підтримання ефективного зв'язку.

Важливість ефективного зв'язку

Пояснити, як подавати зрозумілі й стислі інструкції і повідомлення:

- говорити повільно й чітко;

- не намагатися дати занадто багато інформації;
- говорити пасажирам тільки те, що Ви знаєте;
- не вигадувати інформацію і не передавати чутки, тому що вони можуть поширитися.

Пояснити, що необхідно заохотити обмін інформацією і зворотній зв'язок між пасажирами та іншим персоналом:

- бути уважним до прохань пасажирів і призначати інший персонал для надання додаткової допомоги, якщо буде потрібно;
- відповідати на запитання пасажирів;
- якщо прохання відноситься до справи і є важливим, повідомити пасажира, що у Вас буде інформація щодо нього;
- мати на увазі, що пасажирів будуть постійно цікавитися, що відбувається, тому інформуйте їх.

Розповісти, що необхідно спілкуватися на мові або мовах, що підходять основним національностям пасажирів та іншому персоналу, що працює на особливому маршруті:

- визначити членів екіпажу, які можуть спілкуватися більше, чим на одній мові;
- розмістити їх у стратегічних місцях, наприклад, на станціях збору;
- навчити персонал використовувати основні фрази, наприклад, такі, що визначають палубу, напрямки, по яким необхідно просуватися, і такі, що несуть просту переконливу інформацію щодо аварії;
- обрати інших пасажирів, які зможуть перекладати.

Визначити можливу необхідність спілкуватись якимись іншими способами, такими як демонстрування за допомогою жестів, привернення уваги до місця розміщення інструкцій, станцій збору, рятувальних засобів або маршрутів евакуації, коли усне спілкування неможливе:

- бути яскравим, стояти на платформі, стільці або столі;
- указати освітлені аварійні знаки та інші інструкції, використовуючи сигнали, при цьому тримаючи жезл або ліхтар;
- використати рятувальні жилети, щоб повільно демонструвати процедури надівання.

Розповісти, що необхідно обрати мову, на якій повідомлення щодо аварії можуть передаватися під час аварії або навчання, щоб дати необхідне керівництво пасажирам і полегшити членам екіпажу процедуру надання допомоги пасажирам:

- визначити персонал, який може робити повідомлення на двох або більше мовах місцево або по системі загального сповіщення;
- зробити стандартними можливі повідомлення, котрі можуть використовуватися під час аварії у письмовому вигляді на картках, що зберігаються на містку;
- забезпечити, щоби повідомлення на різних мовах були однаковими або дуже схожими на основну мову, на якій говорять на борту;
- забезпечити, щоб повідомлення були повністю зрозумілі членам екіпажу, особливо тим, які допомагають пасажирам;

- попросити членів екіпажу під час навчань пояснити, як докладно викладати, які дії здійснювати після нього

Практичні вправи.

5. КРИТЕРІЇ ОЦІНЮВАННЯ ЗНАНЬ ТА ФОРМА СКЛАДАННЯ ВИХІДНОГО КОНТРОЛЮ

5.1. Види контролю.

При проведенні курсу здійснюється поточний і підсумковий контроль. Підсумковий контроль включає до себе перевірку таких знань: вимог до пасажирських суден і пасажирських суден-поромів, викладених в Конвенції ПДНВ; про застосування підготовки з кожної вимоги Конвенції ПДНВ; про застосування відповідних елементів навчального процесу в реальній обстановці; з навантаження й посадки; з перевезення небезпечних вантажів; кріплення вантажів; розрахунків остійності, посадки й напружень у корпусі судна; відкриття, закриття й кріплення пристроїв закриття в корпусі; атмосфери на палубах порома; будови, схеми судна, аварійних планів, процедур і навчань; максимальне використання ресурсів; управління реакцією на аварійну ситуацію; поведінки людини й реакції; з установлення й підтримання ефективного зв'язку.

5.2. Критерії оцінки компетентності, знань і умінь

Слухач повинен дати правильні відповіді на всі запитання екзаменаційного білета.

5.3. Перелік основних запитань підсумкового контролю.

1. Які вимоги до підготовки установлені в Конвенції ПДНВ, а які – правилами держав-прапорів?
2. Як правильно організувати роботи з навантаження й вивантаження транспортних засобів, залізничних вагонів та інших одиниць?
3. Які існують технології для спуску й підняття рамп, способи установлення обмежень висоти на платформах і завантаження палуб транспортних засобів?
4. Поясніть організацію посадки й висадки пасажирів, інвалідів і людей, що потребують допомоги.
5. Як здійснюється перевезення небезпечних вантажів на борту пасажирських суден-поромів?
6. Які існують вимоги і технологія щодо перевезення небезпечних вантажів?
7. Назвіть основні Конвенції та Кодекси, що визначають небезпечні вантажі й правила їх перевезення.
8. Чи існують спеціальні положення з кріплення вантажів?
9. Як правильно використовувати обладнання й матеріали з кріплення вантажів?
10. Які документи щодо остійності, посадки та напружень у корпусі судна повинні знаходитися на судні?

11. Які розрахунки необхідно виконувати з остійності і посадки при різних умовах навантаження?
12. Які дії здійснюються для визначення навантаження на палуби?
13. Чи впливає перекачування баластної води й палива на посадку, остійність і напруження корпусу судна? Як передбачити її вплив?
14. Які роботи здійснюються на судні з відкриття, закриття та кріплення пристроїв закриття в корпусі?
15. Які види перевірки водонепроникності закриття використовуються та як необхідно здійснювати огляди закриття?
16. Чи існує спеціальне обладнання для контролю атмосфери вантажних приміщень паромів?
17. Які роботи здійснюються з вентиляції вантажних приміщень порома?
18. Опишіть загальну будову й схему судна?
19. Як правильно обрати й використовувати інформацію із законодавчих кодексів і правил із безпеки?
20. Що являють собою аварійні плани й процедури?
21. Як проводяться судові аварійні навчання?
22. Як виконувати роботи у випадку виникнення аварійної ситуації?
23. Які ресурси є в наявності на судні на випадок аварії?
24. Як використовувати персонал і наявне обладнання для досягнення найкращого результату під час аварійної ситуації?
25. Як організувати реальні навчання для підтримання стану готовності й реагувати на аварійну ситуацію?
26. Які дії необхідно виконати, щоб спрямовувати інших під час аварії?
27. Як прийняти правильне рішення під час аварії?
28. У чому полягає мотивація пасажирів і персоналу?
29. Опишіть основні ознаки й симптоми стресу.
30. Як стрес впливає на роботу персоналу?
31. Опишіть поведінку людини й реакцію людини на аварію?
32. Із-за чого пасажир не можуть реагувати на інструкції?
33. Як установити й підтримати ефективний зв'язок?
34. Які дії необхідно виконати, щоб отримати зворотній зв'язок?
35. Як необхідно передавати інформацію персоналу й пасажирам?

6. МЕТОДИ ПРОВЕДЕННЯ ПІДГОТОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ІНСТРУКТОРУ

Лекції

Наскільки це можливо, лекції слід читати у звичному контексті та використовувати їх практичні приклади. Вони повинні бути добре проілюстровані плакатами, фотографіями та діаграмами, де відповідно, і мають бути пов'язані з матеріалами, вивченими під час роботи.

Ефективна манера викладу полягає в розробці методики надання інформації, а потім підсилюючи його. Наприклад, спочатку коротко розкажіть слухачам, що ви збираєтесь представити їм, тоді детально висвітлити тему; і, нареш-

ті, підсумуйте те, що ви їм сказали. Використання проектору та транспарантів, плакатів сприяють процесу навчання.

Навчання повинно бути специфічним для відповідного судна:

- для персонала на ро-ро пасажирських судах
- для персонала на пасажирських судах, крім пасажирських суден ро-ро.

Виберіть те, що стосується персоналу, який підлягає навчанню.

Тренінг організований у двох частинах і може проходити в будь-якій послідовності.

Перша частина – специфіка судна. Це стосується безпеки пасажирів, безпеки вантажу та цілісності корпусу.

Друга частина також містить елементи, специфічні для судна; наприклад, дизайн судна, планування та плани аварійних ситуацій.

7. НАВЧАЛЬНО-МЕТОДИЧНІ МАТЕРІАЛИ

7.1. Навчальні посібники

НП 1 – Управління неорганізованими масами пасажирів та організація евакуації на пасажирському судні евакуації на пасажирському судні .Альмаров Одеса 2011;

НП 2 – Підготовка командного і рядового складу для роботи на суднах РО-РО і пасажирських суднах В.В.Панін, Н.В.Лукін Миколаїв 2013;

НП 3 – M. V. *Scandinavian Star*. Norwegian Official Reports 1991. (Appendix 1 Instructors

Manual (Part D of this course));

НП 4 – M.V. *Estonia*. The Final Report on the capsizing of the vessel. M.V. *Estonia*. 1997,

Edits Ltd. Helsinki. (Appendix 1 Instructors Manual (Part D of this course).

НП 5 – Відеофільм “Costa Concordia Disaster”

НП 6 – Відеофільм “Harald of Free Enterprise Disaster”.

Аварія порома поблизу порту Зебрюгге

НП 7 – Відеофільм “Crowd Management Training

НП 8 – Відеофільм “ Русский Титаник. Дожить до рассвета»

НП 9 - Відеофільм “Спасите наши души. Гибель лайнера Адмирал Нахимов»

Бібліографія

Л 1 – Flin Rhona. *Sitting in the Hot Seat. Leaders and Teams for Critical Incident Management*. 1996. John Wiley & Sons.

Л 2 – Easingwold Papers No. 2. *Crises and the Media*. The Emergency Planning College. 1994.

Л 3 – Easingwold Papers No. 4. *Lessons Learnt from Crowd-related Disasters*. The Emergency Planning College. 1992.

Л 4 – Easingwold Papers No. 5. *Conference: Problems Associated with Large Scale*

- Evacuations. The Emergency Planning College. 1994.
- Л 5 – Easingwold Papers No. 6. Disaster Preparedness, Some Myths and Misconceptions.
The Emergency Planning College. 1992.
- Л 6 – Easingwold Papers No. 7. Crises in a Complex Society. The Emergency Planning College. 1994.
- Л 7 – Easingwold Papers No. 8. A Digest of Some Well Known Disasters. 1994. The Emergency Planning College.
- Л 8 – Leach, John. Survival Psychology. 1994. MacMillan Press Ltd.
- Л 9 – Ro-Ro Stowage and Securing of Vehicles - Code of Practice. 1997.

7.2. Документи ІМО й національне законодавство

- Д 1 – ПДНВ '95 (1996 Edition) IMO 938, and Amendments, 1997 (IMO Sales No. 945E)
- Д 2 – International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) 1994, as amended.
- Д 3 – International Convention for Safety of Life at Sea, 1974 as amended (SOLAS 1974).
- Д 4 – Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing. 1992 Edition.
- Д 5 – Amendments to the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing 1994/1995.
- Д 6 – Code on Intact Stability.
- Д 7 – International Code for Safety for High Speed Craft (HSC Code) 1995.
- Д 8 – Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG), 1994.
- Д 9 – Resolution A.489 (XII). Sale stowage and securing of cargo units and other entities in ships other than cellular container ships
- Д 10 – Resolution A.581 (14). Guidelines for securing arrangements for the transport of road vehicles on Ro-Ro ships.
- Д 11 – Resolution A.533 (13). Elements to be taken into account when considering the safe stowage and securing of cargo units and vehicles in ships.
- Д 12 – Resolution A.714 (17). Code of safe practice for cargo stowage and securing.
- Д 13 – Resolution A.770 (18). Minimum requirements for personnel nominated to assist passengers in emergency situations on passenger ships.
- Д 14 – MSC/Circ. 735. Recommendations on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' needs.
- Д 15 - Модельний курс ІМО 1.41 «Управління неорганізованими масами людей на пасажирському судні» (Passenger Ship Crowd Management Training),
- Д 16 - Модельний курс ІМО 1.42 «Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях на пасажирському судні» (Passenger Ship Crisis Management & Human Behavior Training)

Д 17 - Модельний курс ІМО 1.44 «Підготовка з питань безпеки для персоналу, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів в пасажирських приміщеннях» (Safety Training for Personnel Providing Direct Service to Passengers in Passenger Spaces)

7.3. Аудіо,відео записи

Список скорочень

BA – Battery active (циліндри, установки) з живленням від батарей

IMDG – International Maritime Dangerous Goods Code

IMO – International Maritime Organization

ISM – International Safety Management

SOLAS – International Convention for Safety of Life at Sea

Конвенція ПДНВ – Міжнародна конвенція з підготовки та дипломування моряків і

несення вахти

Кодекс ПДНВ'95 – Міжнародний кодекс із підготовки та дипломування моряків і

несіння вахти 1995 рок

8. МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

8.1. Обладнання

Обладнання використовується для підготовки персоналу пасажирських суден з питань безпеки під час перевезення пасажирів та вантажів на морських пасажирських судах.

Основними завданнями обладнання є:

- 1) навчання слухачів необхідним заходам для недопущення несанкціонованого проникнення на судно сторонніх осіб та предметів під час перевезення пасажирів;
- 2) ознайомлення слухачів з аварійними планами пасажирських суден;
- 3) навчання слухачів збереженню самовладання у складних умовах;
- 4) навчання слухачів спілкуванню з пасажиром під час аварій, у тому числі англійською мовою;
- 5) навчання слухачів методам надання допомоги пасажиром, виведення їх до місць збору та посадки у рятувальні засоби;
- 6) навчання слухачів порядку демонстрації пасажиром правил використання індивідуальних та колективних рятувальних засобів;
- 7) навчання слухачів необхідним заходам для:
 - забезпечення водонепроникності судна під час аварії;
 - завантаження, розвантаження або закріплення вантажу;
 - забезпечення стабільності пасажирських суден ро-ро;
 - надійного закриття отворів у зовнішньому корпусі пасажирських суден ро-ро;
- 8) перевірка рівня знань і вмінь слухачів після проведення теоретичної та практичної підготовки в НТЗ.

За допомогою обладнання слухачі повинні мати можливість оволодіння:

1) знаннями:

- загальної будови та розташування приміщень на пасажирському судні;
- правил безпеки пасажирів та членів екіпажу;
- планів та процедур дій під час аварійних ситуацій;

2) розумінням важливості принципів розробки особливих судових процедур дій на випадок аварійних ситуацій, зокрема:

- необхідності попереднього планування та проведення навчань із судових процедур, дій на випадок аварійних ситуацій;
- необхідності для всього персоналу пасажирського судна знати попередньо розроблені процедури дій на випадок аварійних ситуацій та чітко, наскільки це можливо, дотримуватися їх у випадку аварійної ситуації;

3) умінням оптимізувати використання ресурсів, враховуючи:

можливість, що наявні ресурси під час аварійної ситуації можуть бути обмежені;

необхідність негайно задіяти весь персонал і обладнання та за потреби змінювати їх склад;

4) здатністю організовувати наближені до реальності навчання для підтримки стану готовності, враховуючи знання, отримані з попередніх інцидентів з пасажирськими суднами, а також з проведення розбору навчань;

5) умінням зробити початкову оцінку аварійної ситуації та забезпечити ефективні дії відповідно до встановлених процедур на випадок аварійних ситуацій;

6) навичками керівника: уміння очолювати та керувати діями інших осіб у випадку аварійних ситуацій, зокрема необхідність подання прикладу у випадку аварійних ситуацій; концентрування уваги при прийнятті рішення та необхідності діяти швидко у випадку аварійної ситуації; мотивації дій, підбадьорювання і переконання пасажирів та членів екіпажу;

7) умінням боротися зі стресом:

визначати розвиток симптомів надмірного стресу у членів аварійної судової команди;

розуміння того, що стрес, викликаний аварійними ситуаціями, може негативно вплинути на виконання окремими особами їхніх обов'язків, на вміння діяти відповідно до інструкцій та дотримуватися процедур;

8) умінням керувати пасажирами та іншими особами у випадку аварійних ситуацій, зокрема:

знання загальних типів реакцій пасажирів та інших осіб у випадку аварійних ситуацій, у тому числі враховуючи те, що:

- зазвичай проходить деякий час, поки люди починають сприймати ситуацію як аварійну;

- деякі люди можуть панікувати та поводитися нерозумно, а їхня здатність розуміти може бути знижена, і вони можуть не реагувати на інструкції так, як вони реагували під час неаварійних ситуацій;
- знання того, що пасажирів та інші особи, зокрема, можуть:
- почати шукати родичів, друзів та (або) свої речі - як перша реакція на те, що щось не так;
- шукати сховища у своїх каютах або інших приміщеннях на судні, де, на їхню думку, вони можуть уникнути небезпеки;
- переходити на підвищений борт, коли судно нахилиється;
- усвідомлення можливості проблеми паніки внаслідок розділення сімей;

9) умінням встановити та підтримувати ефективний зв'язок, зокрема:

- важливість чітких, лаконічних інструкцій та звітів;
- необхідність сприяти обміну інформацією з пасажирів та членами екіпажу;

10) умінням забезпечувати відповідною інформацією пасажирів та членів екіпажу під час аварійної ситуації, тримати їх у курсі ситуації та інформувати про те, які дії від них вимагаються.

Рекомендується після теоретичних занять проводити практичні заняття на борту судна з реальними рятувальними засобами та місцем збору.

В іншому випадку в НТЗ має бути таке обладнання:

- стенд-макет пасажирського судна;
- рятувальна шлюпка або макет;
- рятувальний пліт або макет;
- шлюпбалка або макет;
- пліт-балка або макет;
- індивідуальні рятувальні засоби: мінімум по одному рятувальному жилету, рятувальному колу, гідротермокостюму на групу;
- гідростат для рятувального плоту (або макет);
- портативні УКХ-радіостанції в робочому стані - не менше двох.

Під час навчання розглядаються не менше ніж три випадки резонансних аварійних подій з пасажирськими суднами з розбором причин аварії та дій екіпажу з рятування пасажирів.

На всі практичні вправи, які відпрацьовуються на обладнанні, кожен слухач має бути забезпечений пояснювальним матеріалом.

Під час використання Обладнання повинні виконуватися встановлені вимоги щодо техніки безпеки.

В навчальному класі має бути наявності:

- одна дошка з письмовим приладдям;
- один демонстраційний стіл;

- столи та стільці для усіх слухачів, що забезпечують можливість роботи з документами та конспектування;
- необхідна для підготовки кількість навчально-методичних посібників;
- відповідні навчально-демонстраційні матеріали (стенди, плакати, постери, слайди, фотографії);
- комп'ютер.
- мультимедійний відео проектор, що підключається до комп'ютера.
- відеоматеріали.

8.2. Демонстраційні плакати (стенди):

- 1) схеми та фотографії різних типів пасажирських суден, у тому числі суден ро-ро;
- 2) схема шляхів евакуації на пасажирському судні;
- 3) протипожежний план пасажирського судна;
- 4) структура судового плану безпеки;
- 5) схема місця збору пасажирів під час аварійної ситуації;
- 6) примірник розкладу за тривогами;
- 7) порядок одягання рятувального жилета пасажиром та спуску в колективні рятувальні засоби;
- 8) маневри "Людина за бортом";
- 9) сигнали тривоги, що подаються на судні;
- 10) схема розміщення водонепроникних переборок на пасажирських судах;
- 11) схема розміщення автомобілів та інших вантажів на судні;
- 12) небезпечні вантажі, які можуть перевозитися на пасажирському судні;
- 13) схема розміщення водонепроникних закриттів у бортах та на кінцівках пасажирських суден ро-ро;
- 14) схема вентиляції на пасажирських судах ро-ро;
- 15) схема кріплення автомобілів, трейлерів та інших вантажів на пасажирських судах ро-ро;
- 16) схема людського організму з визначенням факторів стресу;
- 17) схеми не менше ніж трьох резонансних аварій пасажирських суден.

9. ВИМОГИ ДО ІНСТРУКТОРСЬКОГО-ВИКЛАДАЦЬКОГО СКЛАДУ ТА ЇХ РОБОЧОГО МІСЦЯ

9.1. Вимоги до інструкторсько-викладацького складу.

Інструктори, які проводять підготовку командного складу пасажирських суден повинні мати:

- диплом про закінчення вищого морського навчального закладу за судноводійською спеціальністю;
- диплом капітана далекого плавання або штурмана далекого плавання;

- документально підтверджений досвід роботи на пасажирських суднах ро-ро або пасажирських суднах інших, ніж ро-ро, на посадах капітана та/або старшого помічника капітана не менше трьох років;

- свідоцтво про спеціалізовану підготовку для персоналу пасажирських суден ро-ро і підготовку для персоналу пасажирських суден інших, ніж ро-ро, виданих схваленим НТЗ;

- практичний досвід роботи в НТЗ з підготовки персоналу для пасажирських суден ро-ро або пасажирських суднах інших, ніж ро-ро, не менше одного року або проходження стажування в НТЗ (проведення не менше двох повних курсів підготовки для персоналу пасажирських суден ро-ро або пасажирських суден інших, ніж ро-ро) та наявність позитивного відгуку керівника НТЗ за результатами стажування;

- свідоцтво курсу підготовки «Підготовка персоналу пасажирських суден».

9.2. Вимоги до робочого місця інструктора.

Робоче місце інструктора повинно забезпечувати:

- ефективний контакт з усіма робочими місцями слухачів;
- запровадження загального робочого завдання для всієї групи або індивідуально для окремих слухачів;
- здійснення контролю, спостереження та реєстрації завдання та його ефективного опрацювання та обговорення з слухачами;
- спостереження за діями слухача на різних етапах виконання навчального завдання.

Інструктор повинен мати можливість у разі необхідності призупинити або припинити практичне відпрацювання та забезпечити швидке виведення слухачів з місця підготовки.

10. ВИДАЧА СВІДОЦТВА ПРО ПРОХОДЖЕННЯ КУРСУ.

У разі успішного завершення навчання з напряму підготовки та підсумкового тестування слухачу видається свідоцтво відповідного зразка .

Інформація про видані свідоцтва має заноситися в журнал реєстрації видачі свідоцтв, який повинен бути пронумерований, прошнурований, скріплений підписом керівника ТОВ «ММТЦ» та завірений печаткою НТЗ.

Інформація щодо виданих свідоцтв про закінчення підготовки має бути своєчасно (у якомога стислий термін після завершення курсу підготовки) направлена до Державного реєстру документів моряків України.

Відповідальний за розробку:

Директор ТОВ

«Міжнародний морський тренажерний центр»



М. Безаготій