

**ЧАСТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ЦЕНТР ДИСТАНЦИОННОЙ ПОДГОТОВКИ «СТОРМ»
(ЧУДПО ЦДП «СТОРМ»)**

УТВЕРЖДАЮ

Директор
ЧУДПО ЦДП «СТОРМ»

И.Ю.Суйтс

«07» сентября 2017 г.



**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА
«ПОДГОТОВКА ПО УПРАВЛЕНИЮ НЕОРГАНИЗОВАННОЙ МАССОЙ
ЛЮДЕЙ, ПОДГОТОВКА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ПЕРСОНАЛА,
ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО НЕПОСРЕДСТВЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ПАССАЖИРОВ В ПАССАЖИРСКИХ ПОМЕЩЕНИЯХ, ПОДГОТОВКА
В ОТНОШЕНИИ УПРАВЛЕНИЯ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ
И ПОВЕДЕНИЯ ЧЕЛОВЕКА В НИХ, ПОДГОТОВКА ПО ВОПРОСАМ
БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ
И ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ КОРПУСА»**

Раздел А-V/2 Кодекса ПДНВ

для вспомогательного уровня:

- рядовой состав (модуль 1)

для уровня управления:

- командный состав (модуль 2)
- старший командный состав (модуль 3)

Разработана на основании примерных программ,
согласованных Федеральным агентством морского
и речного транспорта.

**Москва
2017**

Учебный план

Раздел	Наименование разделов и дисциплин	Количество часов						Форма контроля		
		Модули						Модули		
		1		2		3		1	2	3
		Лекции	Практ. занятия	Лекции	Практ. занятия	Лекции	Практ. занятия			
1	Введение. Содержание, задачи курса и организация подготовки.	1,0	-	1,0	-	1,0	-	-		
2	Особенности устройства и эксплуатации пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро.	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	-		
3	Управление неорганизованной массой людей в различных ситуациях, включая аварийные.	4,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	зачет		
4	Подготовка по вопросам управления безопасностью для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях.	4,0	2,0	3,0	2,0	5,0	2,0	зачет		
5	Подготовка в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них.	-	-	4,0	1,0	4,0	1,0	-		
6	Подготовка по вопросам управления безопасностью пассажиров, груза и водонепроницаемости корпуса судна.	-	-	4,0	-	6,0	-	-		
7	Организация посадки и высадки пассажиров, обеспечение посадки и высадки инвалидов и лиц, нуждающихся в помощи.	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	зачет		
8	Организация перевозки опасных грузов.	-	-	2,0	2,0	2,0	2,0	-		
9	Крепление и контроль грузов.	-	-	1,0	2,0	1,0	2,0	-		
10	Расчет остойчивости, осадки и напряжения в корпусе судна.	-	-	1,0	3,0	1,0	3,0	-		
11	Контроль атмосферы на палубах пассажирских судов Ро-Ро.	-	-	1,0	-	1,0	-	-		
Итоговая аттестация		1,0	-	1,0	-	1,0	-	Экзамен		
Итого по курсу		14,0	8,0	24,0	16,0	28,0	16,0			
		22,0		40,0		44,0				

Календарный учебный график

1.3. Модуль 3

День/период	1 период (1 час)	2 период (2 часа)	3 период (2 часа)	4 период (3 часа)
1 день	Введение. Содержание, задачи курса и организация подготовки.	Особенности устройства и эксплуатации пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро.	Управление неорганизованной массой людей в различных ситуациях, включая аварийные.	Подготовка по вопросам управление безопасности для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях.
2 день	1 период (2 час)	2 период (4 часа)	3 период (1 час)	
	Подготовка по вопросам управление безопасности для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях.	Подготовка в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них.	Подготовка по вопросам управления безопасности пассажиров, груза и водонепроницаемости корпуса судна.	
3 день	1 период (5 часов)	2 период (2 часа)	3 период (1 час)	
	Подготовка по вопросам управления безопасности пассажиров, груза и водонепроницаемости корпуса судна.	Организация посадки и высадки пассажиров, обеспечение посадки и высадки инвалидов и лиц, нуждающихся в помощи.	Крепление и контроль грузов.	
4 день	1 период (2 часа)	2 период (1 час)	3 период (1 час)	
	Организация перевозки опасных грузов.	Расчет остойчивости, осадки и напряжения в корпусе судна.	Контроль атмосферы на палубах пассажирских судов Ро-Ро.	
5 день	1 период (2 час)	2 период (2 часа)	3 период (2 часа)	4 период (2 час)
	Особенности устройства и эксплуатации пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро.	Управление неорганизованной массой людей в различных ситуациях, включая аварийные.	Подготовка по вопросам управление безопасности для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях.	Подготовка в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них.
	Промежуточная аттестация	Промежуточная аттестация	Промежуточная аттестация	Организация посадки и высадки пассажиров, обеспечение посадки и высадки инвалидов и лиц, нуждающихся в помощи.
6 день	1 период (1 час)	2 период (2 часа)	3 период (2 часа)	4 период (3 часа)
	Организация посадки и высадки пассажиров, обеспечение посадки и высадки инвалидов и лиц, нуждающихся в помощи.	Организация перевозки опасных грузов.	Крепление и контроль грузов.	Расчет остойчивости, осадки и напряжения в корпусе судна.
Промежуточная аттестация				
7 день	Итоговая аттестация (1 час)			

Рабочая программа дополнительной профессиональной подготовки повышения квалификации «Подготовка по управлению неорганизованной массой людей, подготовка по безопасности для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях, подготовка в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них, подготовка по вопросам безопасности пассажиров и водонепроницаемости корпуса»

Программа предназначена для подготовки рядового/командного/старшего командного состава пассажирских судов и пассажирских судов Ро-Ро, в обязанности которых входит оказание помощи пассажирам в чрезвычайных ситуациях и непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях. Этот персонал несет ответственность за безопасную перевозку пассажиров, проведение грузовых операций на пассажирских судах и пассажирских судах Ро-Ро.

В программу включены процедуры при возникновении чрезвычайных ситуаций, проведение экстренной эвакуации людей при различных обстоятельствах.

Программа обеспечивает обязательные минимальные требования в соответствии с положениями Раздела А-V/2 Кодекса ПДНВ изложенных в п.п. 74-76 Положения о дипломировании членов экипажа пассажирских судов и пассажирских судов ро-ро утвержденного приказом Минтранса России № 62 от 15 марта 2012 г., а также модельного курса ИМО 1.29 – «Подготовка по вопросам управления в чрезвычайных ситуациях, безопасности пассажиров, груза и водонепроницаемости корпуса судна».

Программа разработана по модульному принципу для различных категорий слушателей, в соответствии с Разделом А-V/2 Кодекса ПДНВ:

Наименование модулей (с учетом категории слушателей)

Категория слушателей	Номер модуля	Наименование модуля
для вспомогательного уровня (рядовой состав)	1	«Подготовка по управлению неорганизованной массой людей, подготовка по безопасности для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях»
для уровня управления (командный состав)	2	«Подготовка по управлению неорганизованной массой людей, подготовка по безопасности персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях, подготовка в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них»
для уровня управления (старший командный состав)	3	«Подготовка по управлению неорганизованной массой людей, подготовка по безопасности для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях, подготовка в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них, подготовка по вопросам безопасности пассажиров и водонепроницаемости корпуса»

Срок обучения:

Модуль 1	Модуль 2	Модуль 3
4 дня	6 дней	7 дней

Форма обучения: очно-заочная, с применением электронного обучения и дистанционных технологий.

Численность учебных групп: до 25 человек.

Лица, закончившие обучение по программе или по отдельному модулю программы, компетентны, взять на себя руководство управлению неорганизованной массой людей при различных ситуациях на борту пассажирских судов, включая суда типа Ро-Ро, используя те методы, которым они были обучены.

Программа предназначена для указанных категорий слушателей, прошедших обучение по курсу: «Начальная подготовка по безопасности», включающего способы личного выживания, противопожарную безопасность и борьбу с пожаром, оказание первой медицинской помощи, личную безопасность и общественные обязанности.

Программа удовлетворяет требованиям правила Раздела А-V/2 Кодекса ПДНВ и модельного курса ИМО 1.29 «Подготовка по вопросам управления в чрезвычайных ситуациях, безопасности пассажиров, груза и водонепроницаемости корпуса судна».

Содержание программы определяется с пунктами 1-4 раздела А-V/2 Кодекса ПДНВ, который устанавливает минимальные требования к квалификации по следующим видам подготовки:

Модуль		
1	2	3
<ul style="list-style-type: none"> – подготовку по управлению неорганизованной массой людей; – подготовку по безопасности персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях. 	<ul style="list-style-type: none"> – подготовку по управлению неорганизованной массой людей; – подготовку по безопасности персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях; – подготовку в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них; – подготовку по вопросам безопасности пассажиров и водонепроницаемости корпуса. 	<ul style="list-style-type: none"> – подготовку по управлению неорганизованной массой людей; – подготовку по безопасности персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях; – подготовку в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них; – подготовку по вопросам безопасности пассажиров и водонепроницаемости корпуса.

Содержание разделов (тем) программы (модуля)

Раздел	Наименование разделов и тем	Наименование Модуля		
		1	2	3
		«Подготовка по управлению неорганизованной массой людей, подготовка по безопасности для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях»	«Подготовка по управлению неорганизованной массой людей, подготовка по безопасности персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях, подготовка в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них»	«Подготовка по управлению неорганизованной массой людей, подготовка по безопасности для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях, подготовка в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них, подготовка по вопросам безопасности пассажиров и водонепроницаемости корпуса»
	Раздел А–V/2 Кодекса ПДНВ для вспомогательного уровня (рядовой состав)	Раздел А–V/2 Кодекса ПДНВ для уровня управления (командный состав)	Раздел А–V/2 Кодекса ПДНВ для уровня управления (старший командный состав)	
1	Введение. Содержание, задачи курса и организация подготовки.	Модуль		
		1	2	3
1.1	Введение. Содержание, задачи курса и организация подготовки.	Занятие направлено на формирование компетенции управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения Знания спасательных средств и аварийных планов (З-1).	Занятие направлено на формирование компетенции управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения знания спасательных средств и аварийных планов (З-1). Компетенции организация действий на судне при авариях (К-3.1).	
		<p>Содержание лекции: Обоснованность введения данного курса: ссылки на МК ПДНВ-78/95: Правило V/2 Конвенции и Раздела А-V/2 Кодекса, а также приказа Министерства Транспорта Российской Федерации № 62 от 15 марта 2012 г. В соответствии с пунктом 76 Положения о дипломировании членов экипажей морских судов для занятия на пассажирских судах должностей капитанов, старших помощников капитана, старших механиков, вторых механиков и старшего персонала пассажирской службы члены экипажа морского судна должны иметь свидетельство о специальной подготовке по согласованной Росморрефлотом программе.</p> <p>Статистика и примеры аварий в море, приведших к многочисленным человеческим жертвам, что способствовало принятию дополнительного обучения экипажей пассажирских судов.</p> <p>Организация подготовки: очная, лекционный материал, практические занятия.</p> <p>Формы контроля компетентности: выполнение практических заданий для целей промежуточного контроля и итоговое тестирование, как средство итогового контроля (экзамена). К экзамену допускаются слушатели прослушавшие лекционный курс и получившие удовлетворительные оценки по заданиям промежуточного контроля компетентности. Слушателям, успешно сдавшим экзамен, выдается свидетельство установленного Минтрансом России образца. Срок действия свидетельства- 5 лет. Основы техники безопасности при обучении по программе: основные общепринятые требования техники безопасности.</p>		
2	Особенности устройства и эксплуатации пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро.	Модуль		
		1	2	3
2.1	Классификация и конструктивные особенности пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро.	Занятие направлено на формирование компетенции управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения знания спасательных средств и аварийных планов (З-1).	Занятие направлено на формирование компетенции управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения знания спасательных средств и аварийных планов (З-1); Компетенции организация действий на судне при авариях (К-3.1) в части получения Знания общего устройства и расположения помещений судна (З-3.1).	
		<p>Содержание лекции: Классификация пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро: круизные суда, пассажирские суда, пассажирские паромы, рейсовые пассажирские суда, пассажирские суда местного сообщения; Ро-Ро суда с кормовыми и носовыми аппаратами. Эксплуатационные ограничения судов типа Ро-Ро: опасность быстрого затопления, переворачивания при нарушении целостности корпуса. Выполнение требований пожарной безопасности на судне, знание и умение бороться с огнем, водой, паром является обязательными для всего экипажа. Процедуры открытия и закрытия дверей должны знать все члены экипажа. Внутренняя сигнализация и порядок ее использования. Действия экипажа при срабатывании различных видов сигнализации. Знание экипажем аварийных выходов. Эксплуатационные ограничения судна, умение их понимать и применять Умение учитывать прочность уязвимых частей корпуса судна,</p>		

		таких как носовые двери, поддерживающих водонепроницаемость. Учет специальных вопросов устойчивости, могущих влиять на безопасность.		
2.2	Организация подготовки к рейсу пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро.	-	<p>Занятие направлено на формирование компетенции процедуры погрузки и посадки (К-4.1) в части получения знания, как правильно применять процедуры, установленные для судна (3-4.1), компетенции открытие, закрытие и крепление устройств закрытия отверстий в корпусе (К-4.5) в части получения знания, как правильно применять процедуры, установленные для судна (3-4.5).</p> <p>Содержание лекции: Организация подготовки к рейсу выполняется параллельно с грузовыми операциями и бункеровкой, осмотром и выполнением профилактического ремонта механизмов, устройств, уборкой пассажирских помещений, кают, получение продовольствия, снабжения и т. д. Перед выходом в рейс особое внимание следует уделить вопросу жесткого контроля закрытия всех отверстий, открытых в порту для посадки пассажиров, приема снабжения и погрузки техники. На пассажирских и грузопассажирских судах, совершающих рейсы продолжительностью более 5 дней, по окончании рейса, а на судах с меньшей продолжительностью рейса не реже одного раза в неделю должна проводиться полная уборка всех помещений. Для пассажирских судов под российским флагом перед выходом в рейс судно должно быть убрано и осмотрено санитарным врачом, после этого, по распоряжению дежурного по вокзалу, начинается посадка пассажиров. Руководство посадкой, назначение вахтенных у трапа, где происходит посадка пассажиров. Необходимость помощи больным, пожилым и инвалидам, организации специальных групп из членов экипажа для помощи в посадке. Встреча проводниками пассажиров в коридорах и вестибюлях: проверка проездных билетов, провожают к каюте(указывают путь, объясняют как пройти). Обеспечение исключения несанкционированного проникновения на судно: «зайцы», террористы. По возможности для экипажа необходимо обеспечить отдельный трап для выхода, захода на судно.</p>	
2.3	Технические и организационные процедуры на пассажирских судах и пассажирских судах типа Ро-Ро.	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Управление неорганизованными массами людей (К-1) в части обеспечения Умения использовать процедуры сборки (У-1.2).</p> <p>Практическое занятие № 1. Форма проведения: семинар. Цель упражнения: наработка навыков выполнения функций Раздела 2. Основные задачи: отработка навыков действий по организации различных процедур, применяемых на судне.</p>		
3	Управление неорганизованной массой людей в различных ситуациях, включая аварийные.	Модуль		
		1	2	3
3.1	Требование ИМО по спасательным средствам к судам перевозящих пассажиров. Знание спасательных средств и оборудования и планов по действиям в чрезвычайных ситуациях.	<p>Занятие направлено на формирование компетенции Управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения Знания спасательных средств и аварийных планов (3-1) и обеспечения Понимания важности поддержания порядка во время сбора пассажиров (П-1)</p> <p>Содержание лекции: Требования главы III МК СОЛАС(Раздел 1 и 2: правила 6-30) к снабжению пассажирских судов и судов типа Ро-Ро коллективными и индивидуальными спасательными средствами, средствами внутренней и внешней радиосвязи, а также требования к расписаниям по тревогам и инструкциям по ЧС, снабжению шлюпок и плотов, спуску и подъему шлюпок и плотов, к местам сбора пассажиров, к местам посадки вертолетов, учениям. Дежурные шлюпки и морские эвакуационные системы. Требования об информации о пассажирах. Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов. Резолюция ИМО А 852(20). Знание всех спасательных средств и планов по ЧС членами экипажа. Периодическая, постоянная проверка членов экипажа: 1. Знания основных и альтернативных путей и маршрутов эвакуации с учетом наличия противопожарных или клинкетных дверей, которые могут быть закрыты в случае аварийной ситуации; 2. Знания методов открытия и закрытия клинкетных и противопожарных дверей, в том числе методов дистанционного их закрытия; 3. Знания средств контроля вентиляции: местоположение пожарных заслонок, постов отключения вентиляции и оперирования пожарными заслонками; 4. Знания и умения пользоваться судовыми средствами связи; 5. Знания и умения спуска и подъема шлюпок и плотов. 6. Новое требование ИМО, вступающее в силу с 01.01.2016: Резолюция MSC.365(93) - вносит следующие поправки к МК СОЛАС: - к правилу II-2/13.4- вводятся требования для пассажирских и грузовых судов, киль которых заложен 1 января 2016 либо позднее об обеспечении двух путей эвакуации из мастерской в машинном помещении, одно из которых должно обеспечивать непрерывное укрытие от пожара к безопасному месту вне машинного помещения.</p>		

3.2	Умение оказывать помощь пассажирам на пути к местам сбора и посадки в спасательные средства	<p>Занятия направлены на формирование компетенции Управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения Знания спасательных средств и аварийных планов (З-1), обеспечения Понимания важности поддержания порядка во время сбора пассажиров (П-1) и в части обеспечения Умения оказывать помощь пассажирам на пути к местам сбора (У-1.1).</p>	<p>Занятия направлены на формирование Компетенции Управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения Знания спасательных средств и аварийных планов (З-1), обеспечения Понимания важности поддержания порядка во время сбора пассажиров (П-1) и в части обеспечения Умения оказывать помощь пассажирам на пути к местам сбора (У-1.1), организовывать учения в условиях, приближенных к реальным(У-3.2.1).</p>	<p>Занятия направлены на формирование Компетенции Управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения Знания спасательных средств и аварийных планов (З-1), обеспечения Понимания важности поддержания порядка во время сбора пассажиров (П-1) и в части обеспечения Умения оказывать помощь пассажирам на пути к местам сбора (У-1.1), организовывать учения в условиях, приближенных к реальным(У-3.2.1).</p>
		<p>Содержание лекции: Минимальные требования ПДНВ касающиеся помощи пассажирам в экстренных ситуациях. Рекомендации слушателям в умении оказывать помощь пассажирам на пути к местам сбора и посадки в спасательные средства, включая: 1. Умение отдавать распоряжения подчиненным и пассажирам; 2. Управление пассажирами; 3. Требования к путям эвакуации; 4. Применение имеющихся способов эвакуации беспомощных пассажиров и пассажиров, нуждающихся в специальной помощи; 5. Обход жилых, развлекательных и других помещений. Причины возникновения масс людей: желание держаться вместе. Неорганизованной массе людей нужен лидер. Они ждут, чтобы кто-то возглавил их, сказал, что делать. Лидером может стать человек из пассажиров, но нужно стремиться, чтобы лидерство захватил член экипажа, но допускается активный, позитивно настроенный лидер из толпы. Желательно, чтобы лидером из членов экипажа стал человек из состава, но может быть любой человек. На начальной стадии помощи и лидерства необходимо разделить пассажиров на категории и в зависимости от этого действовать. Определить, кто из пассажиров может помочь: полицейские, врачи, пожарные, военные. Выявить и успокоить паникеров. Методы, применяемые к паникерам. Причины, влияющие на поведение пассажиров: личностные и внешние факторы. Выбор основного и альтернативного путей эвакуации.</p>		
3.3	Процедуры сбора пассажиров, умение использовать списки пассажиров для контроля и по сезону одеты при эвакуации	<p>Занятие направлено на формирование компетенции Управление неорганизованными массами людей (К-1) в части обеспечения Умения использовать процедуры сборки (У-1.2).</p> <p>Практическое занятие № 2. Форма проведения: ролевые игры, семинар. Цель упражнения: наработка навыков выполнения функций Раздела 3. Основные задачи: отработка помощи при организационных действиях по процедурам сбора пассажиров, проверки соответствия одежды погодным условиям, наличия спасательных жилетов.</p>		
4	Подготовка по вопросам управления безопасностью для персонала, обеспечивающего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях.	Модуль		
		1	2	3
4.1	Процедуры общения. Умение поддерживать связь с пассажирами при чрезвычайных ситуациях	<p>Занятие направлено на формирование компетенции Вопросы безопасности пассажиров для персонала, осуществляющего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях (К-2) в части получения Знания общения с пассажирами (З-2).</p>	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Вопросы безопасности пассажиров для персонала, осуществляющего непосредственное обслуживание пассажиров в пассажирских помещениях (К-2) в части получения Знания общения с пассажирами (З-2) и Компетенции Управление пассажирами и другим персоналом в аварийных ситуациях (К-3.4) в части получения Знания, что пассажиры и другой персонал могут, среди прочего начать искать своих родственников, друзей и/или свои вещи (З-3.4.1), Знания что стресс, вызванный аварийными ситуациями, может оказывать отрицательное влияние на деятельность отдельных лиц(З-3.3.1) и Знания общих типов реакций пассажиров и другого персонала в аварийных ситуациях (З-3.4.2)</p>	
		<p>Содержание лекции: Знание процедур при ЧС. Члены экипажа должны знать, какую дополнительную помощь они могут получить по запросу извне. Координация действий разных аварийных партий и групп, знание их местоположения и обязанности. Информирование пассажиров о ситуации: спокойно, кратко, позитивно. Реакции пассажиров на сообщение о ЧС. Инструктаж пассажиров, как им необходимо действовать. Привлечение внимания и способы достижения этого. Понимание того, что потеря авторитета недопустима. Язык жестов применяется при дублировании информации или при языковом барьере. Понимание того, что потеря авторитета у пассажиров неисправима и недопустима. Необходимость требования постоянных докладов и поддержания связи с командными центрами.</p>		

4.2	Спасательные средства. Умение продемонстрировать пассажирам использование индивидуальных спасательных средств.	Занятия направлены на формирование компетенции Управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения Знания демонстрации пассажирам использования индивидуальных спасательных средств (З-1.1) и в части обеспечения Умения демонстрации пассажирам использование индивидуальных спасательных средств (У-1.3).	
		Содержание лекции: Виды спасательных средств: коллективные и индивидуальные. Коллективные спасательные средства: шлюпки, плоты. Виды шлюпок и плотов. Индивидуальные спасательные средства: спасательные круги, жилеты. Места расположения индивидуальных и коллективных спасательных средств. Дополнительные спасательные жилеты: местонахождение, ситуации при которых их необходимо использовать. Маркировка спасательных шлюпок и плотов. Характеристики и маркировка спасательных жилетов. Месторасположение и характеристики спасательных кругов. Принципы распределения пассажиров по шлюпкам и плотам. Порядок использования спасательных средств. Самоспасательные дыхательные средства(ЕЕВД), характеристики. Требование умения продемонстрировать каждым членом экипажа пассажирам надевания спасательных жилетов, как правильно прыгать в воду с высоты.	Порядок использования спасательных средств. Самоспасательные средства (ЕЕВД), характеристики. Требование умения продемонстрировать каждым членом экипажа пассажирам надевания спасательных жилетов, как правильно прыгать в воду с высоты.
4.3	Организация процедуры посадки в спасательные средства.	Занятия направлены на формирование компетенции Управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения Знания демонстрации пассажирам использования индивидуальных спасательных средств (З-1.1) , Умения оказывать помощь пассажирам на пути к местам сбора и посадки в спасательные средства и в части обеспечения(У-1.1).	Занятия направлены на формирование Компетенции Безопасность пассажиров и груза, водонепроницаемость корпуса (К-4), в части получения Знания, как правильно применять процедуры, установленные для судна (З-4.1) и в части обеспечения Умения в части получения как правильно применять процедуры, установленные для судна (З-4.1).
		Содержание лекции: Посадка в спасательные средства начинается только после команды капитана: "Покинуть судно". Процедуры и организация посадки в спасательные средства: процесс эвакуации из кают и пассажирских помещений в места сбора пассажиров, проверка наличия по спискам, организация поиска отсутствующих, препровождение к станциям посадки в плоты и шлюпки, начало посадки. Порядок проверки кают на наличие пассажиров. Маркировка проверенных кают. Понимание того, что пассажиры при ЧС могут инстинктивно спрятаться под кровать или в душевой комнате. Необходимость особого внимания к инвалидам и лицам, нуждающимся в помощи: больным, с психологическими заболеваниями. Проверка и размещения пассажиров на свои спасательные средства и указание каждому пассажиру личного места в спасательном средстве, пристегнув ремни. Принцип очередности посадки в спасательные средства. Понимание того, что посадка больных в первую очередь может замедлить общую посадку. Порядок и соблюдение основ поведения в шлюпках и плотках, распределение пищи и воды, неукоснительная дисциплина и подчинение командиру спасательного средства. Понимание строгого контроля над дисциплиной и предотвращения паники во время посадки. Маркировка станций посадки в спасательные средства. Практическое занятие № 3. Форма проведения: опрос, ролевые игры. Цель упражнения: наработка навыков выполнения функций Раздела 4. Основные задачи отработка навыков демонстрации использования индивидуальных спасательных средств, обучения и контроля демонстрации членами экипажа.	
5	Подготовка в отношении управления в чрезвычайных ситуациях и поведения человека в них.	Модуль	
		1	2
5.1	Оптимизация использования имеющихся возможностей.	-	Занятие направлено на формирование Компетенции Оптимальное использование ресурсов (К-3.2) в части обеспечения Знания как организовывать учения в условиях, приближенных к реальным(У-3.2.1) Содержание лекции: На приведенных примерах из практики показать возможности и пути выхода из, казалось бы, безвыходных ситуаций (Круизное судно Океанос, у юго-восточных берегов Африки в августе 1991 года). Грамотное распределение технических и людских средств при ЧС, а также перераспределение этих сил и средств в случае быстрой смены и/или ухудшения ситуации. Подчеркнуть важность заблаговременного выявления сильных и слабых сторон своих подчиненных, определения их возможностей, типа характера. Старшему комсоставу необходимо заранее продумать, помимо распределения сил и средств, тщательно продумать дублирование командиров и их заместителей на случай вывода из строя последних. Необходимо заранее продумать где и как можно получить резервные средства на случай выхода из строя основных. Запрос и получение дополнительной помощи: всем членам экипажа необходимо знать и понимать откуда они могут получить такую помощь. Для этого необходимо четко знать и понимать судовую структуру борьбы с ЧС.

			Необходимо понимать, что человеческие и системные ресурсы могут быть ограничены, кроме того, ограничения человеческих ресурсов.
5.2	Управление ответными действиями на чрезвычайную ситуацию.	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Руководство действиями при аварии (К-3.3) в части получения Знания общего устройства и расположения помещений судна (3-3.1).</p> <p>Содержание лекции: Стадии ЧС, распределение помощи по стадиям. Состав аварийной организации (типичная схема). Задачи подразделений. Отличие состава аварийных партий и групп от типа судна и численности экипажа. Расписание по тревогам. Оперативный план. Знание аварийных планов. Каютная карточка члена экипажа: содержание, размещение, ознакомление, проверка ознакомления до начала выполнения служебных обязанностей членом экипажа. Аварийные коды, предназначены не для все. До начала выполнения служебных обязанностей необходимо провести проверки: расписания по тревогам. знания инструкций по аварийным случаям во время каждой судовой учебной тревоги. основного и запасного аварийных выходов, ведущих к спасательному оборудованию. До первой судовой шлюпочной тревоги необходимо проверить умение пользоваться спусковыми устройствами спасательных шлюпок и плотов, приведением спасательных средств в рабочее состояние, умение управлять спасательными средствами (шлюпками, плотами) при различных обстоятельствах, различной погоде, в том числе и при шторме. Сигналы тревог - для всех. Виды тревог. Оценка риска и ситуации с момента возникновения аварийной ситуации. Оценка развития ситуации, анализ и корректировка своих действий. Виды и количество аварийных групп и партий в зависимости от величины судна и количества членов экипажа, их составы, цели и задачи. Взаимодействие аварийных партий и групп. Важность быстрого принятия решений и начала ответных мер. Действия аварийных партий при: начальной стадии, стадии инициирования, стадии развития, стадии затухания. Возможный переход ЧС в критическую ситуацию. Необходимость вступления борьбы до конца: безвыходных ситуаций не бывает. Пример: т/х "Океанос", разбор ситуации. Необходимость понимания и вступления того, что каждый человек важен при ЧС, важность посещения судовых учений. Администрация судна должна обращать внимание на важность проверки посещаемости судовых учений членами экипажа, недопущения повторных пропусков одними и теми же членами экипажа из-за выполнения служебных обязанностей, связанных с обслуживанием пассажиров. Требования СОЛАС по посещению членами экипажей учений.</p>
5.3	Управление пассажирами и другими лицами в ЧС.	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Управление пассажирами и другим персоналом в аварийных ситуациях (К-3.4) в части получения Знания, что пассажиры и другой персонал могут, среди прочего начать искать своих родственников, друзей и/или свои вещи (3-3.4.1) и Знаний общих типов реакций пассажиров и другого персонала в аварийных ситуациях (3-3.4.2) и обеспечения Понимания возможности возникновения паники вследствие разведения семей (П- 3.4).</p> <p>Содержание лекции: Требования МК ПДНВ-78/95 по управлению пассажирами и персоналом при ЧС: умение оптимально использовать ресурсы, учитывая, что они могут быть ограничены; необходимость полностью использовать имеющийся под рукой персонал, при необходимости импровизировать; умение организовывать учения, максимально приближенные к реальным, учитывая уроки предыдущих аварий пассажирских судов; разбор проведенных учений; подавать пример в ЧС, сосредоточиться на принятии решений, учитывая быстро действовать, побуждать к действию, ободрять и успокаивать пассажиров и другой персонал. Роль неорганизованной массы людей, эмоциональное и психологическое воздействие ЧС на человека и группы людей, различные модели поведения людей, влияние стресса на поведение людей, необходимость в информации и связи, важность лидерства в ЧС. Сбор пассажиров и руководство группой выдвигает на передний план такие действия как: поддержание порядка, организация масс людей; умение использовать процедуры избегания паники; умение использовать необходимую документацию: списки пассажиров для проверки их числа при эвакуации. Управление неорганизованной массой людей: принятие лидерства, утрата авторитета недопустимо, т.к. авторитет в этом случае невозвратим, применение одного из 7 видов установления ресурса личностной власти. Законы, характер неорганизованной массы людей. Общие типы реакции пассажиров: замедленность восприятия, неадекватность реакции, паника, скованность действий. Действия людей при панике. Методы снятия стресса. Паника: поведение людей и чем опасна. Выявление паникеров. Методы предотвращения паники.</p>

5.4	Установление и поддержание эффективной связи.	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции установление и поддержание эффективного общения (К-3.5) в части получения Знания, как устанавливать и поддерживать эффективное общение (3-3.5.1) и Знания, как снабдить нужной информацией пассажиров и другой персонал в аварийной ситуации (3-3.5.2).</p> <p>Содержание лекции: Необходимость в информации и связи не вызывает сомнений и исходит из потребности быстро и оперативно решать проблемы при ЧС, а также больших размеров судов и численности людей на пассажирских судах. Классификация связи: связь внутрисудовая и внешняя. Внутрисудовая связь: общесудовая, УКВ связь, телефонная и связь по пейджеру. Необходимость постоянной и эффективной связи между членами экипажа и членами экипажа, и пассажирами. Знание и умение использовать все имеющиеся судовые средства связи. Заблаговременное обнаружение "мертвых зон" для связи на судне, как с ними бороться. Необходимо заблаговременно позаботиться о резервировании средств связи. Понимание важности информирования пассажиров. Методы и принципы подачи информации пассажирам. Понимание важности не оставлять пассажиров без ответов. Необходимо, чтобы старший комсостав мог подавать объявления на английском. Необходимо координировать составление объявлений с дирекцией круиза и отель департаментом. Принципы подачи объявлений для пассажиров: спокойно, оптимистично, с равными промежутками времени, кратко. Образцы подачи объявлений по общесудовой трансляции. Необходимо, чтобы возле мест связи с береговыми спасательными средствами, а также с судовладельцем(оператором) были вывешены постеры с контактными данными. Практическое занятие № 4. Форма проведения: опрос, ролевые игры. Цель упражнения: наработка навыков выполнения функций Раздела 5. Основные задачи: 1) отработка навыков общения с пассажирами 2) отработка навыков привлечения внимания и управления пассажирами, проведения их к местам сбора.</p>		
6	Подготовка по вопросам управления безопасностью пассажиров, груза и водонепроницаемости корпуса судна.	Модуль			
		1	2	3	
6.1	Контроль погрузки (выгрузки) груза и посадки (высадки) пассажиров.	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Процедуры погрузки и посадки (К-4.1) в части получения Знания, как правильно применять процедуры, установленные для судна (3-4.1).</p> <p>Содержание лекции: Организация процедур погрузки груза и посадки пассажиров на разных судах может отличаться. Отличие процедур посадки пассажиров и погрузки груза на судах типа РО-РО, круизных, пассажирских судов и паромов. Важность понимания распределения членов экипажа при погрузке и посадке. Контроль остойчивости при погрузке колесной техники на пассажирских судах типа РО-РО, вплоть до остановки погрузки. Контроль за креплением внутренних автомобильных и железнодорожных рампы. Типы контроля процессов погрузки и посадки и возможность сократить время стоянки. Фактор времени отхода судна при погрузке и посадке. Особое внимание уделять помощи при посадке инвалидов, больных и недееспособных пассажиров. Выделение специальных членов экипажа для этих целей, средств (кресла на колесах, носилки), возможности прохода без очереди. Особое внимание уделять сохранению порядка при посадке. Особенности эвакуации при стоянке в порту. Необходимо иметь в виду, что по организации посадки пассажиров и погрузке техники, грузов пассажиры в дальнейшем будут судить о судне, экипаже и компании в целом. Способы посадки пассажиров в спасательные средства судна (шлюпки, плоты) при качке, постоянном крене. Способы поднятия людей в спасательные средства с поверхности воды. Высадка пассажиров из спасательных средств на берег, на другое судно, на другое спасательное средство. Обязанности старшего на плавсредстве по организации таких операций.</p>		
6.2	Организация открытия, закрытия и крепления устройств закрытия отверстий в корпусе.	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Открытие, закрытие и крепление устройств закрытия отверстий в корпусе (К-4.5) в части получения Знания, как правильно применять процедуры, установленные для судна (3-4.5) и в части обеспечения Знания и умения правильно применять процедуры, установленные для судна, в отношении открытия, закрытия и крепления носовых, кормовых и бортовых дверей и рампы (3-4.5).</p> <p>Содержание лекции: Важность знания судовых процедур открытия, закрытия и крепления отверстий в корпусе судна. Важно контролировать количество открытых отверстий во время стоянки и состояние отверстий перед выходом в рейс. Назначение ответственных лиц за открытие и закрытие отверстий. Необходимость включения процедур контроля за отверстиями в сценарии судовых учений, по возможности применяя</p>		

			разные сценарии. Дополнительно к закрытию отверстий, уделять пристальное внимание на крепление этих устройств. Проверки герметичности закрытий отверстий во время рейса, интервалы. Проверки закрытия, открытия отверстий, проверка герметичности, крепление устройств и проверка крепления должны быть включены в судовую документацию, судовой журнал. Важность постоянной проверки дистанционной сигнализации открытия и закрытия отверстий.
7	Организация посадки и высадки пассажиров, обеспечение посадки и высадки инвалидов и лиц, нуждающихся в помощи.	Модуль	
		1	2
		3	
7.1	Использование спасательного оборудования на пассажирских судах и судах типа Ро-Ро в чрезвычайных ситуациях.	<p>Занятия направлены на формирование компетенции управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения Знания спасательных средств и аварийных планов (З-1) и обеспечения Понимания важности поддержания порядка во время сбора пассажиров (П-1) и обеспечение Умения оказывать помощь пассажирам на пути к местам сбора и посадки в спасательные средства (У-1.1).</p> <p>Содержание лекции: В настоящее время современные пассажирские суда оснащены довольно мощными средствами борьбы с ЧС: пожарами, затоплением. Методы, технические средства борьбы с пожаром, затоплением: главные вертикальные пожарные зоны, противопожарные переборки, противопожарные двери, противопожарная сигнализация, спринклерные системы, стационарные и переносные огнетушители, системы закрытия пожарных заслонок, система низкой световой сигнализации (БКБ), ЕЕВД, водонепроницаемые отсеки, клинкетные двери, системы видеонаблюдения помещений. Методы открытия и закрытия противопожарных и клинкетных дверей: локально и дистанционно, сигнализация открытия и закрытия, правила безопасности при закрытии и открытии. Важность постоянной периодической проверки сигнализации открытия, закрытия дверей, запись проверки в журнал. Обратит внимание на обязательность нескольких заблаговременных объявлений по общесудовой трансляции о закрытии, открытии противопожарных и клинкетных дверей. Маркировка спасательных средств: номера шлюпок, спасательных плотов, вместимость, распределение, пути подхода. Станции посадки в спасательные средства: маркировки, требования к ним, правила безопасности при ожидании посадки, во время посадки. Морская эвакуационная система: состав, назначение, использование. Условные обозначения на спасательных средствах.</p>	
7.2	Действия экипажа. Оказание помощи пассажирам при сборе, посадке и находящимся в спасательных средствах.	<p>Занятия направлены на формирование компетенции Управление неорганизованными массами людей (К-1) в части получения Знания спасательных средств и аварийных планов (З-1) и обеспечения. Понимания важности поддержания порядка во время сбора пассажиров (П-1);</p> <p>Содержание лекции: Характеристика угроз судну и пассажирам: пожар, столкновение, пробоина, посадка на мель, захват, внезапном покрытии зоной военных действий. Влияние излишнего стресса на действия человека. Помощь при пожаре: помощь при эвакуации с использованием LLL. Помощь при затоплении: объяснение опасности спуска в свои каюты при угрозе затопления и опрокидывания. Объяснение опасности использования лифтов. Умение использовать элементарный английский язык для основных инструкций, как средство связи для основных жизненных ситуаций нуждающимся пассажирам. Возможность, при необходимости, использовать другие средства связи при авариях. Например - показ (на себе или других), жестикуляция или привлечение внимания к местам расположения инструкций, местам сбора, спасательных устройств или путей эвакуации, когда связь голосом невозможна. Трансляции объявлений в ходе аварий или учений по тревогам для сообщений и важнейших советов пассажирам. Повторение и разъяснение сути объявлений пассажирам. Все члены экипажа обязаны оказывать помощь пассажирам на пути к местам сбора и посадки в спасательные средства: указывать пути эвакуации. провожать к местам сбора пассажиров, дублируя пояснения жестами, успокаивать, ободрять, принуждать к действиям. Желательно держать пассажиров в постоянном движении, что отвлекает и несколько успокаивает пассажиров. Не следует игнорировать вопросы пассажиров, но отвечать кратко, спокойно, оптимистично. Организация посадки в спасательные средства. Указывать места посадки, как застегнуть привязные ремни и правила поведения, обратив особое внимание на беспрекословное подчинение командиру спасательного средства. Особое внимание и помощь при этом инвалидам и лицам, нуждающимся в помощи. Практическое занятие № 4. Цель упражнения: наработка навыков выполнения функций Раздела 5. Основные задачи: отработка навыков организации и действий по оказанию помощи пассажирам при сборе, посадке и находящимся в спасательных средствах.</p>	
8	Организация перевозки опасных грузов.	Модуль	
		1	2
		3	
8.1	Грузовые операции с опасными грузами на пассажирских судах Ро-Ро.	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Перевозка опасных грузов (К-4.2) в части получения Знания, как применять специальные меры предосторожности, процедуры и требования относительно перевозки опасных грузов на пассажирских судах Ро-Ро (З-4.2).</p> <p>Содержание лекции: Приказ Министерства Морского флота СССР № 56 от 03.05.1990 г. : Правила перевозки опасных грузов (Правила МОПОГ) (РД 31.15.01-89). Грузовые операции с опасными грузами: погрузка, размещение, крепление, совместимость. Маркировка опасных грузов. Маркировка помещений, где находятся опасные грузы, недопущение проникновения в эти помещения пассажиров. Необходимо, где это возможно, применять мониторинг помещений с опасным грузом с помощью систем видеонаблюдения. Организация обходов и осмотров помещений с опасными грузами. Составление предварительного каргоплана размещения опасных грузов. Умение применять специальные меры предосторожности и процедуры в свете</p>	

			<p>требований к перевозке опасных грузов на пассажирских судах типа Ро-Ро. Использование индивидуальных средств защиты.</p> <p>Существующие требования сепарации и размещения различных опасных грузов при необходимости. Необходимо заблаговременно составлять планы по борьбе с пожарами, утечкой, рассыпанием, первой помощью пострадавшим и т.д. конкретных перевозимых грузов, предварительно ознакомившись с характеристиками этого груза по ММОГ (Международный морской кодекс по опасным грузам), во время погрузки необходимо соблюдать правила безопасности. Необходимо до погрузки распечатать информацию о грузе, способах тушения, медицинской помощи и т.д. для вывешивания возле помещения с этим грузом.</p>
8.2	<p>Применение Кодекса Безопасности по размещению и креплению груза на пассажирских судах и пассажирских судах Ро-Ро.</p>	-	<p>Занятия направлены на формирование Компетенции Крепление грузов (К-4.3) в части получения Знания, как правильно применять положения Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза в отношении автотранспортных средств (34.3).</p> <p>Со держание лекции: Резолюция А.714(17). Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза (Кодекс РКГ) основывается на следующих документах:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Резолюция А581(14): "Руководство по размещению средств крепления автотранспортной техники при ее перевозке на судах типа Ро-Ро"; - Резолюция А.548(13) "Руководство по устройствам для крепления автотранспортных средств при перевозке их на судах Ро-Ро"; - Резолюция А.489(XII) о безопасной укладке и креплении укрупненных и прочих грузовых мест на судах, иных чем ячеистые контейнеровозы; - MSC/Circ.385 от января 1985 года, содержащий положения для включения в руководство по креплению груза, которое должно находится на борту судов; - Резолюцию А.533(13) о факторах, которые необходимо учитывать при обеспечении безопасной укладки и крепления укрупненных грузовых мест и транспортных средств на судах. Краткое знакомство с РКГ: Глава 1 - Общие положения Глава 2 - Принципы безопасного размещения и крепления грузов Глава 3 - Стандартизированные системы размещения и крепления Глава 4 - Полустандартизированное размещение и крепление Глава 5 - Нестандартизированное размещение и крепление Глава 6 - Действия, которые могут быть предприняты в штормовых условиях Глава 7 - Действия, которые могут быть предприняты при смещении груза 12 Приложений. <p>Целью настоящего кодекса является обеспечение международного стандарта для содействия безопасному размещению и креплению грузов путем:</p> <ul style="list-style-type: none"> - привлечения внимания судовладельцев и операторов судов к необходимости обеспечения того, чтобы судно соответствовало своему предназначению; - предоставления информации для обеспечения того, чтобы судно было оборудовано надлежащими средствами крепления груза; - предоставления общей информации относительно надлежащего размещения и крепления грузов, с тем чтобы свести к минимуму риск для судна и экипажа; - предоставления специальной информации о тех грузах, которые, как известно, вызывают трудности и опасности в отношении их размещения и крепления; - рекомендации о действиях, которые могут быть предприняты в штормовых условиях; и - рекомендации о действиях, которые могут быть предприняты для уменьшения влияния смещения груза. <p>Полный текст документа можно найти по ссылке: http://www.midships.ru/documents/Kodeks-bezopasnoy-praktiki-razmesheniya-i-krepleniya-gruza.html.</p> <p>Практическое занятие № 6. Форма проведения: опрос, ролевые игры. Цель упражнения: наработка навыков выполнения функций Раздела 8. Основные задачи: отработка навыков по применению Кодекса Безопасности по размещению и креплению груза на пассажирских судах и пассажирских судах типа Ро-Ро.</p>

9	Крепление и контроль грузов.	Модуль		
		1	2	3
9.1	Участие в грузовых операциях, крепление грузов и контроль над грузами в рейсе.	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Процедуры погрузки и посадки (К-4.1) в части получения Знания, как правильно применять процедуры, установленные для судна (3-4.1), Компетенции Крепление грузов (К-4.3) в части получения Знания, как правильно применять положения Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза в отношении автотранспортных средств (34.3).</p> <p>Содержание лекции: Надлежащее размещение и крепление грузов являются крайне важными для безопасности человеческой жизни на море. Неправильное размещение и крепление грузов приводит к многочисленным серьезным авариям судов и является причиной телесных повреждений и гибели людей не только на море, но также во время погрузки и разгрузки. Три принципа, которым должны следовать члены экипажа при погрузке и перевозке: планирование, исполнение и наблюдение. Важно соблюдать контроль за состоянием груза в период грузовых операций, и периодически во время рейса, состоянием контейнеров и упаковок. Во время погрузки и контроля необходимо соблюдать правила безопасности, взятые из информации о грузе из Кодекса ММОГ (Международный морской кодекс по опасным грузам). Опасности, связанные с нахождением в замкнутых помещениях. Распределение обязанностей должно быть основано на достаточной квалификации и опыте людей, которым поручается погрузка и крепление. Особое внимание перед выходом в рейс нужно уделять креплению груза. Требования к оборудованию для крепления, пригодность груза, распределение груза, распределение сил. Общие факторы, которые должен учитывать капитан судна по укладке и креплению груза перед выходом в рейс. Декларация о размещении и креплении судна на автотранспортные средства. Отказ от перевозки груза. Приспособления для раскрепления различных грузов: тросовые найтовы, скобы, рымы, обуха, талрепы, стальная лента, стопоры, стяжки, крюки, доски, бруски. Наличие сертификатов на крепежный материал. Надлежащее использование этого оборудования. Контроль за исправностью крепления. Маркировка на грузки. Ведение «Журнала учета и осмотра многооборотных средств крепления груза». Необходимость правильного использования средств крепления, учитывая следующие факторы: – продолжительность рейса – географического положения района плавания и допустимых температур, позволяющих использовать данное средство крепления, – ожидаемого состояния моря – размеров, типа и характеристик судна – статических и динамических нагрузок, ожидаемых во время рейса. Съемные средства крепления должны иметь действующие Сертификаты Регистра или иного классификационного общества. Отсутствие стандартной железнодорожной колеи, большое разнообразие колесной техники, деление ее на легковую, грузовую, специальную, унифицированную, требуют наличия различных уникальных креплений, способных закрепить любую технику (в том числе и при отрицательных температурах) с учетом требований по остойчивости, прочности палуб. Для судов типа Ро-Ро необходимо учитывать быстроту погрузки колесной техники, что может быстро увеличивать крен судна, что в свою очередь может привести к неправильной работе механизмов, опрокидыванию судна. Использование балластной системы для выравнивания крена во время погрузки.</p>	
9.2	Надлежащее использование приспособлений для раскрепления различных грузов и техники	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Процедуры погрузки и посадки (К-4.1) в части получения, Компетенции крепление грузов (К-4.3) в части обеспечения Знания и умения правильно применять положения Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза в отношении автотранспортных средств (34.3).</p> <p>Практическое занятие № 7. Форма проведения: опрос, ролевые игры. Цель упражнения: наработка навыков выполнения функций Раздела 9. Основные задачи: отработка навыков по организации и применению использования приспособлений для раскрепления грузов.</p>	
10	Расчет остойчивости, осадки и напряжения в корпусе судна.	Модуль		
		1	2	3
10.1	Использование имеющейся информации и приборов для произведения расчетов.	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Расчеты остойчивости, посадки и напряжений в корпусе (К-4.4) в части получения Знания, как правильно пользоваться имеющейся информацией об остойчивости и напряжениях в корпусе (3-4.4).</p> <p>Содержание лекции: До начала рейса портнадзору (PSC) судном предоставляются</p>	

			<p>следующие документы: "Грузовой план" и "Расчет остойчивости". "Грузовой план" актуален для судов типа Ро-Ро. "Расчет остойчивости" в настоящее время практически на всех пассажирских судах производится с помощью компьютерных программ, строго специфичных для каждого судна, обеспечиваемых компаниями и не представляется сложным процессом. Контроль за посадкой судна осуществляется по маркам осадок, которые наносятся на форштевне, в районе мидель-шпангоута и на ахтерштевне. Необходимо записывать показания посадки в судовой журнал перед выходом в рейс. Использование электронных инклинометров для контроля за угловыми скоростями и линейными ускорениями различных видов качки. Напряжения в корпусе от общего изгиба судна актуально также для сухогрузных судов и судов типа Ро-Ро. Избегание чрезмерных напряжений в корпусе достигается еще при составлении "Грузового плана" путем равномерного размещения по весу груза вдоль диаметральной плоскости судна и в дальнейшем правильной, равномерной, поочередной погрузки груза вдоль диаметральной плоскости судна. Контроль за напряжением в корпусе достигается применением прикладных ПО, таких, например, как "САДКО-Марин". Система обеспечивает автоматизированную оценку в реальном масштабе времени параметров посадки судна, его начальной и динамической остойчивости, штормовой безопасности, расчет грузового плана, напряжений в корпусе от общего изгиба судна.</p>	
10.2	Практическое овладение методикой расчетов осадки, остойчивости и напряжений в корпусе судна.	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Расчеты остойчивости, посадки и напряжений в корпусе (К-4.4) в части обеспечения Знания и умения правильно пользоваться имеющейся информацией об остойчивости и напряжениях в корпусе (3-4.4).</p> <p>Практическое занятие № 8. Форма проведения: опрос, ролевые игры. Цель упражнения: наработка навыков выполнения функций Раздела 10. Основные задачи: отработка навыков по практическому применению расчетов остойчивости, осадки и напряжений в корпусе.</p>	
11	Контроль атмосферы на палубах пассажирских судов Ро-Ро.	Модуль		
		1	2	3
11.1	Применение процедур по вентиляции на пассажирских судах Ро-Ро.	-	<p>Занятие направлено на формирование Компетенции Атмосфера на палубе с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (К-4.6) в части получения Знания, как использовать оборудование, если оно имеется на судне, для наблюдения за состоянием атмосферы в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (3-4.6) и в части обеспечения Знания и умения использовать оборудование, если оно имеется на судне, для наблюдения за состоянием атмосферы в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (3-4.6).</p> <p>Содержание лекции: В отношении контроля атмосферы ИМО планирует принять документ Правило XI-1/7 СОЛАС, в законную силу он вступит 1 июля 2016 года. Стоит отметить, что под нормы СОЛАС попадают все типы судов. Передвижные контрольно-измерительные приборы в обязательном порядке должны быть частью оборудования судна, не только индивидуальными средствами защиты. Оборудование будет применяться для оценки атмосферного воздуха в закрытых помещениях и проверки гарантии безопасного в них входа. Следует проводить тестирование на наличие следующих газов: кислород, углекислый газ, легковоспламеняющиеся газы, сероводород. Типы вентиляции: естественная, принудительная, приточная, вытяжная, комбинированная. Маркировка вентиляции: черной или белой краской внутри кольца диаметром 120 мм: фильтропоглотители - "Х", машинного отделения - "С", помещения для хранения взрывчатых веществ и вентиляторов - "Б", все остальные - "Т". Для контроля атмосферного воздуха имеется большое разнообразие оборудования разных производителей: газоанализаторы, позволяющие измерять наличие кислорода и различных неорганических соединений в атмосфере: SO₂, NO, NO₂, CO, O₃, метана CH₄/TNMHC, аммиака NH₃; газовые автоматические хроматографы. Пример сайта, где можно найти, информацию о таких приборах: http://imc-systems.ru/category/Oborudovanie-dlja-kontrolja-atmosfernogo-vozduha. Особое внимание нужно уделять контролю за атмосферой в ходе погрузки и выгрузки автотранспортных средств на судах типа Ро-Ро, в рейсе и в случаях аварий, особенно пожаров и взрывов. Обязательным условием входа в закрытые помещения является предварительный контроль воздуха в этом помещении (Резолюция .864(20)). Прочитать Резолюцию А.864(20) можно здесь: http://imodocs.com/txt/data_www/texts/A864_20.php3 Соответствующая проверка атмосферы в закрытом помещении должна проводиться с помощью надлежащим образом</p>	

			<p>калиброванного оборудования лицами, имеющими подготовку по использованию этого оборудования. Необходимо строго соблюдать инструкции изготовителя. Проверка должна проводиться до входа какого-либо лица в помещение и затем через регулярные интервалы до завершения работы. Если это необходимо, проверка должна проводиться на нескольких различных уровнях, так чтобы получить представительную пробу атмосферы в помещении.</p> <p>До входа в помещение должны быть получены следующие устойчивые показания:</p> <ol style="list-style-type: none">1) 21% кислорода по объему - с помощью измерителя содержания кислорода;2) нижний предел воспламеняемости (НП 1В) не более 1% - с помощью достаточно чувствительного индикатора горючих газов, если предварительная оценка установила, что имеется вероятность присутствия воспламеняющихся газов или паров. <p>Новые требования ИМО, вступающие в силу 01.07.2016 г.: Резолюция MSC.380(94) - вносит поправки к МК СОЛАС, которые вводят, для всех судов, требования о наличии носимых средств контроля состава атмосферы в закрытых помещениях, способных определять содержание, как минимум, кислорода, воспламеняющихся газов/паров, сероводорода и окиси углерода, а также о наличии средств калибровки указанных средств контроля (новое Правило XI-1/7).</p>
--	--	--	---