

ПОГОДЖЕНО

ЗАТВЕРДЖУЮ

Голова

Державної служби морського
і внутрішнього водного
транспорту та судноплавства
України



С. Ігнатенко

«27» березня 2024 року



В.о. ректора

ПВНЗ

«Одеського морського інституту»



П.П.Ревурко

«27» березня 2024 року

**РОБОЧИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ПЛАН і ПРОГРАМА
ПІДГОТОВКА з УПРАВЛІННЯ в КРИТИЧНИХ СИТУАЦІЯХ
НА ПАСАЖИРСЬКИХ СУДНАХ
(CRISIS MANAGEMENT AND HUMAN BEHAVIOUR ON PASSENGER SHIPS)**

відповідно до положень правила V/2, пункт 7 Конвенції ПДНВ-78/95, з поправками, та національних вимог та відповідно до розділу A-V/2, пункту 4 Кодексу ПДНВ-78/95 з поправками та рекомендацій IMO Model Courses 1.46 «Підготовки з питань безпеки пасажирів, вантажу, судна та водонепроникності корпусу» (Passenger Safety, Cargo Safety and Hull Integrity Training); 1.29 «Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях, включаючи підготовку з питань безпеки пасажирів, вантажу та водонепроникності корпусу судна» (Proficiency in Crisis Management and Human Behavior Training Including Passenger Safety, Cargo Safety and Hull Integrity Training); **«Вимог до тренажерного та іншого обладнання, призначеного для підготовки та перевірки знань командного складу та суднової команди»** затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2014 № 491, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 24.10.2014 за № 1334/26111 та **«Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядку їх присвоєння»**, Затвердженого Постановою КМУ 30 грудня 2022 р. за № 1499.

Обсяг навчального часу повної підготовки (годин)			
Підготовка		Іспити та практична демонстрація компетентності	Усього
Теоретична	Практична		
11.50	04.00	0.50	16.00

Обсяг навчального часу скороченої підготовки (годин)			
Підготовка		Іспити та практична демонстрація компетентності	Усього
Теоретична	Практична		
05.75	02.00	0.25	08.00

м. Одеса
2024

Навчальний план і програму розробив:

Желєзний Григорій Михайлович, кандидат технічних наук, професор, капітан далекого плавання, автор 15 книг для судноводіїв, в тому числі і Довідника капітана морського транспортного судна на українській мові. Учасник 25-ї Антарктичної експедиції. Командував супертанкерами дедвейтом від 48,000 до 330,000 тон на протязі майже 20-и років. Член IFSMA.

Ним розроблені презентації **IMO MODEL COURSE 1.39 “LEADERSHIP AND TEAMWORK”** (розмір 5.0Gb), **IMO MODEL COURSE 3.11 - SAFETY INVESTIGATION INTO MARINE CASUALTIES AND MARINE INCIDENTS** (розмір 1.5 Gb), **Methodological Recommendations for ISM Code & SMS for Officers** (розмір 9.8 Gb), **Methodological Recommendations for Ratings (ISM Training)** (розмір 7.5 Gb), **On-Board Assessment - Recommendation** (розмір 7.8 Gb) які покривають всі етапи підготовки спеціалістів даного ІМО курсу.

В Довіднику капітана морського транспортного судна відображені аспекти діяльності екіпажу по безпеці судна.

Перелік нормативних документів ІМО та України

№ з/п	Найменування
1	Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками (включаючи Манільські поправки)
2	Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року, з поправками
3	Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973/1978 рр., з поправками
4	Міжнародний кодекс по рятувальних засобах, видання 2010 року (Life-Saving Appliance Code 2010)
5	Міжнародний кодекс з управління безпекою (International Safety Management Code (ISM Code))
6	Міжнародний кодекс з перевезення небезпечних вантажів морем 2010 року (International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code)
7	Моделний курс ІМО 1.28 «Управління неорганізованими масами людей, безпека пасажирів та підготовка з питань безпеки для персоналу, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів у пасажирських приміщеннях» (Crowd Management, Passenger Safety and Safety Training for Personnel Providing Direct Services to Passengers in Passenger Spaces)
8	Моделний курс ІМО 3.12 «Оцінка компетентності, екзамени та дипломування моряків» (Assessment, Examination and Certification of Seafarers)
9	Керівництво з надання першої медичної допомоги у разі нещасних випадків, пов'язаних з небезпечними вантажами, з поправками (Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)), as amended)
10	Резолюція ІМО А.489 (XII) від 19 листопада 1981 року «Безпечна укладка та кріплення укрупнених та інших вантажів на суднах, інших, ніж ячеїсті контейнеровози» (Safe stowage and securing of cargo units and other entities in ships other than cellular containership)
11	Резолюція ІМО А.533 (13) від 17 листопада 1983 року «Фактори, які необхідно враховувати під час забезпечення безпечної укладки та кріплення укрупнених вантажних місць та транспортних засобів на судна» (Elements to be taken into account when considering the safe stowage and securing of cargo units and vehicles in ships)
12	Резолюція ІМО А.581 (14) від 20 листопада 1995 року «Керівництво по пристроях для кріплення автотранспортних засобів при перевезенні їх на суднах ро-ро», з доповненнями, MSC/Circ.812 (Guidelines for securing arrangements for the transport of road vehicles on ro-ro ships. Amended by MSC/Circ.812)
13	Резолюція ІМО А.657 (17) «Інструкція з дій на рятувальному засобі» (Instructions for Action in Survival Craft)
14	Циркулярний лист ІМО від 26 травня 2006 року MSC.1/Circ.1206 «Заходи для запобігання нещасним випадкам з рятувальними шлюпками» (Measures to Prevent Accidents with Lifeboats)
15	Резолюція ІМО А.690 (17) від 06 листопада 1991 року «Періодичні перевірки навчань із залишення судна та по боротьбі з пожежею на пасажирських суднах» (Periodical Inspections of Abandon Ship and Fire Drills on Passenger Ships)
16	Резолюція ІМО А.691 (17) від 06 листопада 1991 року «Інструкція з безпеки для пасажирів» (Safety Instructions to Passengers)
17	Резолюція ІМО А.714 (17) від 06 листопада 1991 року «Кодекс безпечної практики розміщення та кріплення вантажу», з доповненнями, MSC/Circ.664, MSC/Circ.691, MSC/Circ.740, MSC/Circ.812, MSC/Circ.1026) (Code of Safe Practice for Cargo
	Stowage and Securing. Amended by MSC/Circ.664, MSC/Circ.691, MSC/Circ.740, MSC/Circ.812, MSC/Circ.1026)

ПВНЗ «Одеський морський інститут» Курс: ПІДГОТОВКА З УПРАВЛІННЯ В КРИТИЧНИХ СИТУАЦІЯХ НА ПАСАЖИРСЬКИХ СУДНАХ	
18	Резолюція ІМО А.865 (20) від 26 листопада 1997 року «Мінімальні вимоги до підготовки персоналу, призначеного для надання допомоги пасажиром в аварійних ситуаціях на пасажирських суднах» (Minimum training requirements for personnel nominated to assist passengers in emergency situations on passenger ships)
19	Циркулярний лист ІМО MSC.1/Circ.673 від 21 грудня 1994 року «Фрази для спілкування з пасажиром на борту судна» (On-board Communication Phrases for Passenger Care)
20	Циркулярний лист MSC/cirs 777 від 05 грудня 1996 року «Позначення місць збору на пасажирських суднах» (Indication of the Assembly Station in Passenger Ships)
21	Циркулярний лист MSC/cirs 846 від 13 травня 1998 року «Керівництво по врахуванню людського фактора під час проектування та управління евакуації людей на пасажирських суднах» (Guidelines on human element considerations for the design and management of emergency escape arrangements on passenger ships)
22	Циркулярний лист MSC/cirs 617 від 28 травня 1993 року «Керівництво для пасажирів з інструкціями з безпеки» (Guidelines for Passenger Safety Instructions)
23	Кодекс торговельного мореплавства України

1. СТРУКТУРА НАПРЯМУ ПІДГОТОВКИ.

1.1. Сфера використання

Програма курсу призначена для надання знань, необхідних капітанам, особам командного та рядового складу, а також іншому персоналу, якій працює на пасажирських суднах, що здійснює міжнародні рейси відповідно до вимог Глави V, пунктів 5,8 Правила V/2, та пунктів 1,4 Розділу A-V/2 Кодексу про підготовку і дипломування моряків та несення вахти з поправками,

Згідно Конвенції ПДНВ, Правило V/2 «Обов'язкові мінімальні вимоги для підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного і рядового складу та іншого персоналу пасажирських суден»:

1. Це правило застосовується до капітанів, осіб командного та рядового складу, а також до іншого персоналу, який працює на пасажирських суднах, що здійснюють міжнародні рейси. Адміністрації визначають можливість застосування цих вимог до персоналу пасажирських суден, які не виконують міжнародних рейсів.

2. До того, як їм буде доручено виконання обов'язків на судні, увесь персонал, що працює на пасажирському судні, повинен відповідати вимогам пункту 1 розділу A-VI/1 Кодексу ПДНВ.

3. Капітани, особи командного і рядового складу, а також інший персонал, що працює на пасажирських суднах, повинні пройти підготовку та ознайомлення, що вимагаються пунктами 5-9, нижче, відповідно до їхньої посади, обов'язків і відповідальності.

4. Капітани, особи командного і рядового складу, а також інший персонал, від яких вимагається проходити підготовку відповідно до пунктів 7-9, нижче, повинні через проміжки часу, що не перевищують п'яти років, проходити відповідні курси підвищення кваліфікації або надати доказ того, що протягом п'яти попередніх років вони досягли необхідного стандарту компетентності.

5. Персонал, який працює на пасажирських суднах, повинен пройти ознайомчу підготовку щодо дій в аварійних ситуаціях на пасажирських суднах відповідно до їхньої посади, обов'язків і відповідальності, як зазначено в пункті 1 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ.

6. Персонал, який здійснює безпосереднє обслуговування пасажирів у пасажирських приміщеннях пасажирських суден, повинен пройти підготовку з питань безпеки, зазначену в пункті 2 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ.

7. Капітани, особи командного і рядового складу, кваліфіковані відповідно до розділів II, III і VII, а також інший персонал, призначений згідно з розкладом по тривогах для надання допомоги пасажирам в аварійних ситуаціях на пасажирських суднах, повинні пройти підготовку з управління неорганізованими масами людей на пасажирських суднах, як зазначено в пункті 3 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ.

8. Капітани, старші механіки, старші помічники капітана, другі механіки та особи, призначені згідно з розкладом за тривогами відповідальними за безпеку пасажирів в аварійних ситуаціях на пасажирських суднах, мають пройти схвалену підготовку з керування та поведінки людини в критичних ситуаціях, як зазначено в пункті 4 розділу А-V/2 Кодексу ПДНВ.

9. Капітани, старші механіки, старші помічники капітана, другі механіки та особи, на яких покладено безпосередню відповідальність за посадку й висадку пасажирів, завантаження, вивантаження або кріплення вантажу чи закриття отворів у корпусі на пасажирських суднах ро-ро, повинні пройти схвалену підготовку з питань безпеки пасажирів та вантажу, а також водонепроникності корпусу, необхідну пунктом 5 розділу А-V/2 Кодексу ПДНВ.

10. Адміністрації повинні забезпечити, щоб кожній особі, визнаній кваліфікованою відповідно до пунктів 6-9 цього правила, видавали документальний доказ проходження підготовки.

1.2. Мета курсу

Метою курсу є надання керівних вказівок та інформації для отримання знань, розуміння та навичок (**knowledge, understanding and proficiency (KUP)**), необхідних для досягнення цілей результатів навчання. Здобувачі освіти, які успішно опанували напрям спеціальної підготовки.

Метою курсу є надання здобувачам освіти рекомендації та інформації для отримання знань, розуміння та кваліфікації (ЗРК), необхідних для досягнення результатів навчання, які продемонструють свою компетентність у сфері безпеки пасажирів відповідно до розділу А-V/2 Кодексу ПДНВ, беручи до уваги керівництво в розділі В-V/2 Кодексу ПДНВ щодо підготовки моряків на суднах.

Підготовка з управління неорганізованими масами людей, яка вимагається пунктом 4 правила V/2 для персоналу, призначеного у судовому розкладі по тривогах надавати допомогу пасажиром під час аварійних ситуацій, повинна включати, але не обов'язково обмежуватися цим, таке:

- .1 знання рятувальних засобів та аварійних планів, зокрема:
 - .1.1 знання розкладу по тривогах та інструкції з дій у випадку аварійних ситуацій;
 - .1.2 знання аварійних виходів, а також
 - .1.3 обмеження стосовно використання ліфтів та ескалаторів.
- .2 уміння надавати допомогу пасажиром на шляху до місць збору та посадки в рятувальні засоби, у тому числі:
 - .2.1 уміння віддавати чіткі, підбадьорливі розпорядження;
 - .2.2 управління пасажиром у коридорах, та в проходах;
 - .2.3 підтримання шляхів евакуації вільними від перешкод;
 - .2.4 наявні способи евакуації інвалідів та людей, що потребують спеціальної допомоги, а також
 - .2.5 обхід житлових приміщень.

- .3 процедури збору, у тому числі:
 - .3.1 важливість підтримання порядку;
 - .3.2 уміння використовувати процедури зменшення та уникнення паніки;
 - .3.3 уміння використовувати, коли це можливо, списки пасажирів для підрахування їхньої кількості під час евакуації, а також
 - .3.4 уміння забезпечити, щоб пасажирів були відповідним чином одягнені та правильно одягли рятувальні жилети.

Підготовка з питань безпеки для персоналу, який здійснює безпосереднє обслуговування пасажирів у пасажирських приміщеннях

2. Додаткова підготовка з питань безпеки, яка вимагається пунктом 5 правила V/2, повинна, принаймні, забезпечити отримання таких навичок:

Спілкування

.1 Уміння підтримувати спілкування з пасажиром під час аварій, беручи до уваги:

.1.1 мову або мови, що використовується основною масою пасажирів, які перевозяться конкретним рейсом;

.1.2 вірогідність того, що уміння використовувати елементарний словниковий запас англійської мови для основних інструкцій, може забезпечити спілкування з пасажиром, що потребує допомоги, незалежно від того, говорять пасажир і член екіпажу однією мовою чи ні;

.1.3 можливу необхідність спілкування під час аварійної ситуації за допомогою деяких інших засобів, таких як демонстрація, жести або привертання уваги до місць розташування інструкцій, місць збору, рятувальним засобам або шляхам евакуації у тому разі, коли усне спілкування практично неможливе;

.1.4 обсяг повних інструкцій з безпеки, наданих пасажиром їхньою рідною мовою або мовами; а також

.1.5 мови, якими можуть транслюватися оголошення під час аварійних ситуацій або навчань по тривогах для повідомлення найважливіших порад пасажиром та полегшення дій екіпажу з надання допомоги пасажиром.

Рятувальні засоби

.2 Уміння продемонструвати пасажиром використання індивідуальних рятувальних засобів.

Процедури посадки та висадки пасажирів

.3 Посадка й висадка пасажирів, звертаючи особливу увагу на інвалідів та осіб, які потребують допомоги.

Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях

3. Капітани, старші помічники капітанів, старші механіки, другі механіки та будь-які особи, відповідальні за безпеку пасажирів під час аварійних ситуацій, повинні:

.1 успішно пройти схвалену підготовку з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях, яка вимагається пунктом 6 правила V/2 відповідно до їхньої посади, обов'язків та відповідальності, викладених у таблиці A-V/2; а також

.2 надати доказ того, що вони досягли необхідного стандарту компетентності відповідно до методів та критеріїв для оцінки компетентності, наведених у колонках 3 і 4 таблиці A-V/2.

1.3. Специфічні вимоги та вимоги до освітнього рівня

Цей напрям підготовки - основний курс для моряків, які працюють або планують працювати на пасажирських суднах будь-якої місткості та згодом будуть виконувати відповідні обов'язки під час роботи на судні. Конкретних вимог до освітнього рівня немає. Усі моряки повинні мати висновок лікаря, що підтверджує відповідний стан здоров'я, та фаховий рівень освіти. Мінімальний граничний вік слухачів - 16 років.

1.4. Документ про опанування напрямку підготовки

У разі успішного завершення спеціального напрямку підготовки та демонстрації компетентності слухачу видається документальний доказ підготовки (свідоцтво).

Для перевірки знань, умінь і навичок (компетенції) слухачів курсів, застосовуються такі види контролю:

- а) попередній контроль;
- б) поточний контроль;
- в) підсумковий контроль.

Основною метою попереднього контролю є виявлення викладачем компетентності слухачів з метою врахування рівня їх знань під час проведення аудиторних занять та коригування завдань для самостійної роботи щодо вивчення слухачами певних розділів і тем навчальної програми підвищення кваліфікації.

Поточний контроль здійснюється під час проведення занять і має на меті перевірку рівня підготовленості слухача до виконання конкретної роботи. Форма проведення поточного контролю під час навчальних занять і система оцінювання рівня знань визначаються викладачем. Зокрема, поточний контроль може здійснюватися під час практичних та тренажерних занять у формі усного експрес-опитування слухачів, яким пропонується відповісти на питання викладача /або інструктора з переліку питань, який наводиться у програмах під-

готовки слухачів. У разі успішного проходження практичної /тренажерної підготовки слухач отримує залік, який є допуском до підсумкового контролю у формі випускного екзамену.

Випускний екзамен здійснюється, як правило, за результатами комп'ютерного тестування в останній день занять.

Засобами діагностики успішності є тестова перевірка, загальне опитування та екзаменаційний комп'ютерний контроль.

Вихідний контроль, практична демонстрація компетентності здійснюються за критеріями оцінювання та процедурами, що розроблені згідно з критеріями оцінювання та процедурами відповідно до Модельного курсу ІМО № 3.12 “Оцінка компетентності, екзамен та дипломування моряків» (Assessment, Examination and Certification of Seafarers) згідно з критеріями оцінки компетентності, наведеними в колонці 4 таблиці А-V/2 Кодексу ПДНВ з поправками.

Вихідний (підсумковий) контроль проводиться в формі комп'ютерного іспиту. До складання іспиту допускаються слухачі, які в повному обсязі пройшли підготовку за напрямом «ПІДГОТОВКА З УПРАВЛІННЯ В КРИТИЧНИХ СИТУАЦІЯХ НА ПАСАЖИРСЬКИХ СУДНАХ».

Оцінювання	Критерії оцінювання
Не залік	Слухач <i>на рівні розпізнання, без достатнього розуміння</i> відтворює окремі елементи (фрагменти) навчального матеріалу, передбаченого навчальним планом та програмою напряму підготовки, та в неповному обсязі, з помилками вирішує окремі частини змодельованих проблемних ситуацій щодо забезпечення управління та поведінки людей у кризових ситуаціях на пасажирських судна. Недостатньо обґрунтовано аналізує і порівнює інформацію. При відповіді і вирішенні змодельованих проблемних ситуацій щодо управління та поведінки людей у кризових ситуаціях на пасажирських судна припускається помилок, які самостійно виправити не може.
Залік	Слухач <i>самостійно з розумінням</i> відтворює не менше 75 % основного навчального матеріалу, передбаченого навчальним планом та програмою напряму підготовки, дає визначення основних понять, аналізує, порівнює інформацію і робить висновки. Відповідь слухача в цілому правильна, логічна та достатньо обґрунтована. Усвідомлено користується нормативною документацією. Самостійно вирішує змодельовані проблемні ситуації щодо управління та поведінки людей у кризових ситуаціях на пасажирських суднах за типовими алгоритмами.

Контрольні запитання охоплюють усі ключові аспекти програми курсу. Оцінка успішності складання екзамену розраховується, як сума процентів, одержаних слухачем, до максимально можливої суми. Слухачам, які склали

іспит з оцінкою успішності 75 % або вище, видається відповідний документальний доказ підготовки (Свідоцтво). Тривалість іспиту та демонстрації компетентності – 0.5 години.

У разі успішного проходження курсу підготовки слухачам видається свідоцтво **«ПРО ПІДГОТОВКУ З УПРАВЛІННЯ В КРИТИЧНИХ СИТУАЦІЯХ НА ПАСАЖИРСЬКИХ СУДНАХ»**. Інформація про видані свідоцтва має заноситися в журнал реєстрації видачі свідоцтв, який повинен бути прошитий, пронумерований, скріплений підписом керівника НТЗ та завірений печаткою НТЗ.

Відомості про відповідні документи, видані за результатами проведеної підготовки, вносяться НТЗ до Державного реєстру документів моряків.

1.5. Обсяги одночасного прийому на навчання

Кількість слухачів, які заявляються навчальним закладом для одночасного навчання, не повинна перевищувати кількості, яка дозволить кожному слухачу отримати відповідний практичний інструктаж та засвоїти уміння та навички з процедур використання відповідних систем та обладнання. Обсяги одночасного навчання з спеціального напрямку розраховується з урахуванням вимог до кожного розділу навчального плану та обмежується найменшою кількістю, що відповідає вимогам одного з розділів.

Пропускна здатність навчального закладу з напрямку підготовки розраховується в залежності від:

- кількості викладачів-інструкторів та умов, за якими вони працюють (у штаті, за сумісництвом, погодинно) в навчальному закладі;
- педагогічного навантаження викладачів-інструкторів, заявленого напрямку підготовки;
- термінів дії договорів оренди навчальних приміщень, обладнання та наявності інших орендарів, графіків одночасного використання;
- кількості напрямів підготовки, що викладаються в навчальному кабінеті;
- кількості навчальних приміщень та посадкових місць слухачів;
- термінів дії договорів оренди комплексу, його обладнання та наявності інших орендарів, графіків одночасного використання;
- кількості обладнання комплексу, необхідного для виконання практичних вправ та практичної демонстрації компетентності;
- кількості напрямків підготовки, практичні завдання яких, відпрацьовуються на тренажерному комплексі;
- виконання загальних вимог до тренажерного комплексу;
- пропускну здатності тренажерного комплексу.

Обсяги одночасного навчання з спеціального напрямку розраховується з урахуванням вимог до кожного розділу навчального плану та обмежується найменшою кількістю, що відповідає вимогам одного з розділів. Максимальне

співвідношення слухачів та викладачів може складати 20 до 1 для лекційних занять в кабінеті, і 8 до 1 для виконання практичних вправ та імітацій.

1.6. ІНСТРУКТОРСЬКО-ВИКЛАДАЦЬКИЙ СКЛАД

Відповідно до вимог Розділу А-І/6 Кодексу з підготовки та дипломування моряків і несенню вахти 1995 року, викладачі-інструктори, які здійснюють підготовку за розділами навчального плану спеціального напрямку, методисти та екзаменатори (особи що здійснюють оцінку компетентності), з поправками, повинні мати:

- належну кваліфікацію для кожного розділу спеціального напрямку підготовки;
- належну кваліфікацію для оцінки компетентності моряків;
- детальні знання навчального матеріалу програми підготовки та розуміти специфічні задачі для кожного розділу спеціального напрямку підготовки;
- повне розуміння програми та конкретних цілей кожного розділу спеціального напрямку підготовки;
- відповідний рівень знань та розуміння компетентності, що підлягає оцінці;
- належну кваліфікацію у питанні, оцінка якого проводиться;
- відповідне керівництво з методів та практики оцінки;
- практичний досвід проведення оцінки.

Кваліфікація, досвід та застосування включають відповідну підготовку з техніки інструктажу, методів підготовки та оцінки при виявленні рівня необхідної компетентності, результатами навчання, що передбачені в детальному робочому навчальному плані.

Відповідно до національних вимог Інструктори, що здійснюють підготовку персоналу пасажирських суден, повинні відповідати вимогам п.6.1, Розділу VI Інструкторський склад *“Вимог до тренажерного та іншого обладнання, призначеного для підготовки та перевірки знань персоналу пасажирських суден” затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2014 № 491, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 24.10.2014 за № 1334/26111.*

1.7. ПРОЦЕДУРИ З ОХОРОНИ ПРАЦІ

На початку підготовки за даним курсом зі слухачами проводиться інструктаж з охорони праці.

1.8. ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

Курс складається з теоретичної і практичної підготовки. Основною формою теоретичної підготовки є лекційні заняття. Основною формою практичної

підготовки є відпрацювання практичних навичок на макетах /обладнанні/ тренажерах.

Група для теоретичної підготовки слухачів не перевищує 20 осіб за умови, що кожен слухач забезпечений робочим місцем, що дозволяє йому працювати з документами та здійснювати конспектування.

Практична підготовка на тренажері повинна проводитись у малокомплектних групах, у яких кількість слухачів на одного викладача-інструктора не перевищує 8 осіб.

Кількість викладачів-інструкторів, що проводять практичну підготовку слухачів, залежить від кількості слухачів і наявного обладнання та повинна бути не меншою, ніж визначено Наказом Міністерства інфраструктури України № 491 від 07 жовтня 2014 року).

Максимальна кількість слухачів не повинна перевищувати числа, котре може дати змогу кожному слухачу отримати практичне тренування в процедурах з правильного використання систем та обладнання.

Навчальна година становить 45 хвилин. Щоденне навантаження на слухача не може перевищувати 8 навчальних годин.

Теоретичний матеріал викладається ясно, чітко та доступно з темпом викладу інформації, який дає можливість конспектування. При проведенні занять викладач-інструктор повинен демонструвати тактовність і поважне ставлення до слухачів, уміння зняти напругу та втому аудиторії, стриманість в дискусії та відповідях на запитання слухачів.

Проведення лекцій необхідно супроводжувати демонстрацією наочності, пов'язаної з питаннями що вивчаються: моделей, макетів, натуральних зразків, плакатів, фотографій та іншого. При використанні аудіо та відеоапаратури, мультимедійних проекторів, матеріали необхідно розміщати в правильній послідовності.

На початку вивчення курсу стисло повідомляється зміст навчального матеріалу, мета вивчення та практичне застосування. На кожному занятті для активізації пізнавальної діяльності слухачів здійснюється чітка мотивація та постановка мети. При докладному викладанні теоретичного матеріалу на заняттях надаються та відпрацьовуються практичні приклади, моделюються та розглядаються проблемні ситуації, розглядаються дискусійні питання для активізації пізнавальної діяльності слухачів та встановлення зворотного зв'язку. Наприкінці заняття необхідно узагальнити та закріпити навчальний матеріал, з'ясувати ступінь його засвоєння слухачами.

Для відпрацювання практичних навичок використовується обладнання, яке моделює та імітує процеси, які можуть виникнути на судні в разі надзвичайних обставин.

На всі практичні вправи, які відпрацьовуються на обладнанні, кожен слухач забезпечується пояснювальним матеріалом.

Під час проведення підготовки необхідно навести не менше п'яти прикладів різних характерних випадків, які зустрічались під час роботи викладача-інструктора на суднах.

Виконання вправ на тренажерах є основною формою підготовки слухачів, що забезпечує придбання необхідних знань і практичних навичок при їх активній творчій участі. Вправи передбачають виконання на тренажерах кожним слухачем дій по обробці і застосуванню радіолокаційної та іншої навігаційної інформації, відповідно до завдання одержаного від викладача-інструктора.

Конвенція ПДНВ встановлює стандарти щодо ефективності та використання симуляторів для обов'язкової оцінки навчання або демонстрації вмінь. Загальні оціночні стандарти для симуляторів, які використовуються в навчанні, а також для симуляторів, які використовуються при оцінці вмінь, подані в розділі А-1/12 Кодексу ПДНВ.

При використанні в ході навчань симуляторів, викладачі повинні слідкувати, щоб цілі та завдання таких занять були окреслені в межах загальної навчальної програми, і щоб завдання підбирались таким чином, щоб вони максимально точно відповідали завданням та практиці на борту судна.

Кожна вправа передбачає обробку конкретних питань теми і раніше отриманих знань і навичок. До початку виконання кожної вправи викладач-інструктор ставить перед слухачами завдання і дає рекомендації з найбільш раціонального і якісного їх виконання.

Протягом усього курсу навчання викладач-інструктор здійснює поточний контроль за освоєнням слухачами навчальної мети програми за результатами рішення задач і виконання вправ на тренажері. За результатами поточного контролю за успішністю, викладач-інструктор направляє роботу кожного слухача на критичне осмислення допущених помилок.

Скорочений курс підготовки призначений для навчання і підвищення кваліфікації фахівців, які у свій час пройшли схвалений адміністрацією курс підготовки, відповідно до національних вимог і вимог Міжнародної конвенції ПДНВ з Манільськими поправками. У разі повторного проходження моряком підготовки тривалість такої підготовки може бути скорочена, але не більше ніж на 50%. Зазначена скорочена програма підготовки затверджується керівником НТЗ та погоджується з Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України.

Перед проведенням підготовки слухачі отримують відповідні інструктажі з охорони праці. Слухачі повинні бути захищені від будь-якої небезпеки протягом всього курсу. Під час відпрацювання практичних навичок усі слухачі повинні виконувати вимоги техніки безпеки.

Під час підготовки повинен використовуватися та заповнюватися журнал обліку проходження теоретичної та практичної/тренажерної підготовки, у якому мають бути зазначені: назва НТЗ та курсу підготовки, прізвища слухачів, дати занять, навчальні теми підготовки (теоретична та практична/тренажерна підготовка), відмітки про присутність слухачів на занятті, вихідний контроль (залік/іспит), прізвища та підписи інструкторів, які проводили підготовку. Строк зберігання журналів обліку проходження підготовки - не менше одного року з моменту внесення останнього запису.

2. НАВЧАЛЬНИЙ ПЛАН ПІДГОТОВКИ ПОВНИЙ КУРС

Назви тем відповідно до рекомендацій Модельних курсів ІМО №№ 1.28 та 1.42	Кількість годин підготовки	
	Теоретична	Практична
Введення до курсу		
1. Організація суднових аварійних процедур. 1.1. Елементи аварійних процедур на борту судна 1.1.1. Загальний устрій та розташування приміщень на судні 1.1.2. Правила безпеки 1.1.3. План та процедури дій в надзвичайних ситуаціях 1.2. Важливе значення принципів розробки спеціальних процедур, реагування на надзвичайні ситуації включаючи: 1.2.1. Необхідність попереднього планування та проведення навчань в межах надзвичайних процедур на борту судна 1.2.2. Необхідність освідомлення усіх співробітників про заздалегідь запланованих заходах для стану виникнення надзвичайних ситуацій та їх дотримання.	02.00	
2. Оптимізація використання ресурсів 2.1. Можливість оптимізації використання ресурсів з урахуванням: 2.2.1. Можливості обмеження наявних ресурсів в надзвичайній ситуації 2.1.2. Необхідність негайного повного використання персоналу та обладнання з можливістю імпровізацій 2.2. Можливість організації реалістичних навчань для підтримання стану гідності з урахуванням уроків, попередніх аварій з участю пасажирських суден; опитування після проведення навчань	02.50	01.00
3. Контроль над реагуванням на надзвичайну ситуацію 3.1. Здібність проводити первинну оцінку та забезпечувати об'єктивне реагування на надзвичайні ситуації відповідно до встановлених надзвичайних процедур <i>Лідерські якості</i> 3.2. Здатність керівництва та можливості керувати іншими особами, включаючи необхідність: 3.2.1. Наведіть приклад аварійної ситуації 3.2.2. Цілеспрямоване прийняття рішень з урахуванням необхідності прийняття оперативних заходів в стані надзвичайної ситуації 3.2.3. Мотивація, заохочення та заспокоювання пасажирів та іншого персоналу <i>Управління стресом</i> 3.3. Здобність виявляти розвиток симптомів надмірного стресового навантаження та його симптомів у кадрових та інших членів аварійної команди судна	02.00	01.00

<p>3.4. Розуміння того, що стрес що викликаний надзвичайною ситуацією, може вплинути на роботу окремих осіб та їх здібностями діяти відповідно інструкцій та слідувати процедурам</p>		
<p>4. Управління пасажирями та іншим персоналом в надзвичайних ситуаціях <i>Поведінка та зворотна реакція людини</i></p> <p>4.1. Здібність контролювати пасажирів та інший персонал в аварійних ситуаціях, в тому числі:</p> <p>4.1.1. Усвідомленість про загальні сфери реагування пасажирів та іншого персоналу в надзвичайних ситуаціях, включаючи можливість того, що:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Як правило, необхідний де який час, перед тим як люди погодяться з тим що є надзвичайна ситуація 2. Де які люди можуть запанікувати й не вести себе раціональним нормальним чином, що їх здібність розуміти може бути підірвана, та вони не будуть в змозі реагувати на інструкції, як це буває в не аварійних ситуаціях <p>4.1.2. Обізнаність того, що пасажир та інший персонал, можуть, в частковості:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Почати розшукувати родичів, друзів та/або їх речі в якості первинної реакції коли щось піде не так 2. Шукати безпеку в своїх каютах або в інших місцях на борту, де як вони рахують можуть уникнути небезпеки 3. Рушити в верхню частину судна що тоне <p>4.1.3. Оцінювання можливої проблеми паніки в результаті розділення родин</p>	02.50	01.00
<p>5. Встановлення та підтримання ефективного зв'язку</p> <p>5.1. Здібність встановлювати та підтримувати ефективний зв'язок</p> <p>5.1.1. Чіткі короткі інструкції та доповіді</p> <p>5.1.2. Обмін інформацією з пасажирями та іншим персоналом та зворотній зв'язок з ними</p> <p>5.2. Можливість надання відповідної інформації пасажирам та іншому персоналу в аварійній ситуації з урахуванням:</p> <ol style="list-style-type: none"> 5.2.1. Мови або мов, що відповідають основним громадянствам пасажирів та іншого персоналу, що перевозиться за конкретним маршрутом 5.2.2. Можлива необхідність зв'язку під час надзвичайної ситуації будь якими іншими засобами, наприклад демонстрацій, ручними сигналами або зверненням уваги на розташовані інструкції, місць збору, рятувальних засобів або шляхів евакуації, коли усний зв'язок не є практичним 5.2.3. Мова, на якій в стані надзвичайної ситуації можуть транслюватись екстрені оголошення з тією метою щоб донести до пасажирів найважливіші вказівки та полегшити членам екіпажу допомогу пасажирам 	02.50	01.00

ПВНЗ «Одеський морський інститут» Курс: ПІДГОТОВКА З УПРАВЛІННЯ В КРИТИЧНИХ СИТУАЦІЯХ НА ПАСАЖИРСЬКИХ СУДНАХ		
Іспити та практична демонстрація компетентності	00.50	
Загальна кількість годин	12.00	04.00
Загальна кількість навчальних годин	16.00	

Примітки:

1. Навчальний план напряму підготовки є запропонованою схемою щодо послідовності викладання, орієнтовного бюджету навчального часу, рекомендованого Модельними курсами ІМО для досягнення конкретної навчальної мети. Головним критерієм досягнення поставленої навчальної мети напряму підготовки є володіння необхідними знаннями, уміннями і навичками в залежності від досвіду роботи та здібностей слухачів.

2. Навчально-тематичний план напряму підготовки є запропонованою схемою щодо послідовності викладання, орієнтовного бюджету навчального часу, рекомендованого для досягнення конкретної навчальної мети. Бюджет навчального часу напряму підготовки може бути змінений навчальною частиною (збільшено або зменшено) за рекомендацією викладача-інструктора в залежності від досвіду роботи та здібностей слухачів.

РОЗКЛАД ПОВНОГО КУРСУ ПІДГОТОВКИ

День	Назви тем
День 1	<p>Введення до курсу</p> <p>1. Організація судових аварійних процедур.</p> <p>1.1. Елементи аварійних процедур на борту судна</p> <p>1.1.1. Загальний устрій та розташування приміщень на судні</p> <p>1.1.2. Правила безпеки</p> <p>1.1.3. План та процедури дій в надзвичайних ситуаціях</p> <p>1.2. Важливе значення принципів розробки спеціальних процедур, реагування на надзвичайні ситуації включаючи:</p> <p>1.2.1. Необхідність попереднього планування та проведення навчань в межах надзвичайних процедур на борту судна</p> <p>1.2.2. Необхідність освідомлення усіх співробітників про заздалегідь запланованих заходах для стану виникнення надзвичайних ситуацій та їх дотримання.</p> <p>2. Оптимізація використання ресурсів</p> <p>2.1. Можливість оптимізації використання ресурсів з урахуванням:</p> <p>2.2.1. Можливості обмеження наявних ресурсів в надзвичайній ситуації</p> <p>2.1.2. Необхідність негайного повного використання персоналу та обладнання з можливістю імпровізацій</p> <p>2.2. Можливість організації реалістичних навчань для підтримання стану гідності з урахуванням уроків, попередніх аварій з участю пасажирських суден;</p> <p>опитування після проведення навчань</p>

	<p>3. Контроль над реагуванням на надзвичайну ситуацію</p> <p>3.1. Здібність проводити первинну оцінку та забезпечувати об'єктивне реагування на надзвичайні ситуації відповідно до встановлених надзвичайних процедур</p> <p><i>Лідерські якості</i></p> <p>3.2. Здатність керівництва та можливості керувати іншими особами, включаючи необхідність:</p> <p>3.2.1. Наведіть приклад аварійної ситуації</p> <p>3.2.2. Цілеспрямоване прийняття рішень з урахуванням необхідності прийняття оперативних заходів в стані надзвичайної ситуації</p> <p>3.2.3. Мотивація, заохочення та заспокоювання пасажирів та іншого персоналу</p> <p><i>Управління стресом</i></p> <p>3.3. Здобність виявляти розвиток симптомів надмірного стресового навантаження та його симптомів у кадрових та інших членів аварійної команди судна</p> <p>3.4. Розуміння того, що стрес що викликаний надзвичайною ситуацією, може вплинути на роботу окремих осіб та їх здібностями</p> <p><i>Управління стресом</i></p> <p>3.3. Здобність виявляти розвиток симптомів надмірного стресового навантаження та його симптомів у кадрових та інших членів аварійної команди судна</p> <p>3.4. Розуміння того, що стрес що викликаний надзвичайною ситуацією, може вплинути на роботу окремих осіб та їх здібностями діяти відповідно інструкцій та слідувати процедурам</p>
<p>День 2</p>	<p>4. Управління пасажирями та іншим персоналом в надзвичайних ситуаціях</p> <p><i>Поведінка та зворотна реакція людини</i></p> <p>4.1. Здібність контролювати пасажирів та інший персонал в аварійних ситуаціях, в тому числі:</p> <p>4.1.1. Усвідомленість про загальні сфери реагування пасажирів та іншого персоналу в надзвичайних ситуаціях, включаючи можливість того, що:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Як правило, необхідний де який час, перед тим як люди погодяться з тим що є надзвичайна ситуація 2. Де які люди можуть запанікувати й не вести себе раціональним нормальним чином, що їх здібність розуміти може бути підірвана, та вони не будуть в змозі реагувати на інструкції, як це буває в не аварійних ситуаціях <p>4.1.2. Обізнаність того, що пасажирів та інший персонал, можуть, в частковості:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Почати розшукувати родичів, друзів та/або їх речі в якості первинної реакції коли щось піде не так 2. Шукати безпеку в своїх каютах або в інших місцях на борту, де як вони рахують можуть уникнути небезпеки 3. Рушити в верхню частину судна що тоне <p>4.1.3. Оцінювання можливої проблеми паніки в результаті розділення родин</p> <p>5. Встановлення та підтримання ефективного зв'язку</p> <p>5.1. Здібність встановлювати та підтримувати ефективний зв'язок</p> <ol style="list-style-type: none"> 5.1.1. Чіткі короткі інструкції та доповіді 5.1.2. Обмін інформацією з пасажирями та іншим персоналом та зворотній зв'язок з ними

5.2. Можливість надання відповідної інформації пасажиром та іншому персоналу в аварійній ситуації з урахуванням:

5.2.1. Мови або мов, що відповідають основним громадянствам пасажирів та іншого персоналу, що перевозиться за конкретним маршрутом

5.2.2 Можлива необхідність зв'язку під час надзвичайної ситуації будь-якими іншими засобами, наприклад демонстрацій, ручними сигналами або зверненням уваги на розташовані інструкції, місць збору, рятувальних засобів або шляхів евакуації, коли усний зв'язок не є практичним

5.2.3. Мова, на якій в стані надзвичайної ситуації можуть транслюватись екстрені оголошення з тією метою щоб донести до пасажирів найважливіші вказівки та полегшити членам екіпажу допомогу пасажиром

Іспити та практична демонстрація компетентності

Графік повного курсу підготовки

Період / Кількість годин		
Тривалість підготовки: два дні (14 годин)		День / Усього годин
1-ий період (09:00 – 13:00)	2-ий період (14:00 – 18:00)	
4 години	4 години	Перший / 8 годин
4 години	3.5 години	Другий / 7.5 годин
Іспити та практична демонстрація компетентності	0.5 година	Другий / 0.5 година
Усього за напрямом підготовки:		16 годин

3. НАВЧАЛЬНИЙ ПЛАН ПІДГОТОВКИ СКОРОЧЕНИЙ КУРС

Скорочений курс підготовки призначений для навчання і підвищення кваліфікації фахівців, які у свій час пройшли схвалений адміністрацією курс підготовки, відповідно до національних вимог і вимог Міжнародної конвенції ПДНВ з Манільськими поправками.

У разі повторного проходження моряком підготовки тривалість такої підготовки може бути скорочена, але не більше ніж на 50%. Зазначена скорочена програма підготовки затверджується керівником НТЗ та погоджується з Державною службою морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України.

Назви тем відповідно до рекомендацій Модельних курсів ІМО №№ 1.28 та 1.42	Кількість годин підготовки	
	Теоретична	Практична
Введення до курсу		
1. Організація суднових аварійних процедур.		
1.1. Елементи аварійних процедур на борту судна 1.1.1. Загальний устрій та розташування приміщень на судні 1.1.2. Правила безпеки 1.1.3. План та процедури дій в надзвичайних ситуаціях 1.2. Важливе значення принципів розробки спеціальних процедур, реагування на надзвичайні ситуації включаючи: 1.2.1. Необхідність попереднього планування та проведення навчань в межах надзвичайних процедур на борту судна 1.2.2. Необхідність освідомлення усіх співробітників про заздалегідь запланованих заходах для стану виникнення надзвичайних ситуацій та їх дотримання.	01.00	
2. Оптимізація використання ресурсів		
2.1. Можливість оптимізації використання ресурсів з урахуванням: 2.2.1. Можливості обмеження наявних ресурсів в надзвичайній ситуації 2.1.2. Необхідність негайного повного використання персоналу та обладнання з можливістю імпровізацій 2.2. Можливість організації реалістичних навчань для підтримання стану гідності з урахуванням уроків, попередніх аварій з участю пасажирських суден; опитування після проведення навчань	01.25	00.50

<p>3. Контроль над реагуванням на надзвичайну ситуацію</p> <p>3.1. Здібність проводити первинну оцінку та забезпечувати об'єктивне реагування на надзвичайні ситуації відповідно до встановлених надзвичайних процедур</p> <p><i>Лідерські якості</i></p> <p>3.2. Здатність керівництва та можливості керувати іншими особами, включаючи необхідність:</p> <p>3.2.1. Наведіть приклад аварійної ситуації</p> <p>3.2.2. Цілеспрямоване прийняття рішень з урахуванням необхідності прийняття оперативних заходів в стані надзвичайної ситуації</p> <p>3.2.3. Мотивація, заохочення та заспокоювання пасажирів та іншого персоналу</p> <p><i>Управління стресом</i></p> <p>3.3. Здобність виявляти розвиток симптомів надмірного стресового навантаження та його симптомів у кадрових та інших членів аварійної команди судна</p> <p>3.4. Розуміння того, що стрес що викликаний надзвичайною ситуацією, може вплинути на роботу окремих осіб та їх здібностями діяти відповідно інструкцій та слідувати процедурам</p> <p><i>Управління стресом</i></p> <p>3.3. Здобність виявляти розвиток симптомів надмірного стресового навантаження та його симптомів у кадрових та інших членів аварійної команди судна</p> <p>3.4. Розуміння того, що стрес що викликаний надзвичайною ситуацією, може вплинути на роботу окремих осіб та їх здібностями діяти відповідно інструкцій та слідувати процедурам</p>	<p align="center">01.00</p>	<p align="center">00.50</p>
<p>4. Управління пасажирями та іншим персоналом в надзвичайних ситуаціях</p> <p><i>Поведінка та зворотна реакція людини</i></p> <p>4.1. Здібність контролювати пасажирів та інший персонал в аварійних ситуаціях, в тому числі:</p> <p>4.1.1. Усвідомленість про загальні сфери реагування пасажирів та іншого персоналу в надзвичайних ситуаціях, включаючи можливість того, що:</p> <p>1. Як правило, необхідний де який час, перед тим як люди погодяться з тим що є надзвичайна ситуація</p> <p>2. Де які люди можуть запанікувати й не вести себе раціональним нормальним чином, що їх здібність розуміти може бути підірвана, та вони не будуть в змозі реагувати на інструкції, як це буває в не аварійних ситуаціях</p> <p>4.1.2. Обізнаність того, що пасажирів та інший персонал, можуть, в частковості:</p> <p>1. Почати розшукувати родичів, друзів та/або їх речі в якості первинної реакції коли щось піде не так</p> <p>2. Шукати безпеку в своїх каютах або в інших місцях на борту, де як вони рахують можуть уникнути небезпеки</p> <p>3. Рушити в верхню частину судна що тоне</p> <p>4.1.3. Оцінювання можливої проблеми паніки в результаті розділення родин</p>	<p align="center">01.25</p>	<p align="center">00.50</p>

<p>5.Встановлення та підтримання ефективного зв'язку</p> <p>5.1.Здібність встановлювати та підтримувати ефективний зв'язок</p> <p>5.1.1. Чіткі короткі інструкції та доповіді</p> <p>5.1.2. Обмін інформацією з пасажиром та іншим персоналом та зворотній зв'язок з ними</p> <p>5.2. Можливість надання відповідної інформації пасажиром та іншому персоналу в аварійній ситуації з урахуванням:</p> <p>5.2.1. Мови або мов, що відповідають основним громадянствам пасажирів та іншого персоналу, що перевозиться за конкретним маршрутом</p> <p>5.2.2 Можлива необхідність зв'язку під час надзвичайної ситуації будь якими іншими засобами, наприклад демонстрацій, ручними сигналами або зверненням уваги на розташовані інструкції, місць збору, рятувальних засобів або шляхів евакуації, коли усний зв'язок не є практичним</p> <p>5.2.3. Мова, на якій в стані надзвичайної ситуації можуть транслюватись екстрені оголошення з тією метою щоб донести до пасажирів найважливіші вказівки та полегшити членам екіпажу допомогу пасажиром</p>	01.25	00.50
Іспити та практична демонстрація компетентності	00.25	
Загальна кількість годин	06.00	02.00
Загальна кількість навчальних годин	08.00	

Примітки:

1. Навчальний план напряму підготовки є запропонованою схемою щодо послідовності викладання, орієнтовного бюджету навчального часу, рекомендованого Модельними курсами ІМО для досягнення конкретної навчальної мети. Головним критерієм досягнення поставленої навчальної мети напряму підготовки є володіння необхідними знаннями, уміннями і навичками в залежності від досвіду роботи та здібностей слухачів.

2. Навчально-тематичний план напряму підготовки є запропонованою схемою щодо послідовності викладання, орієнтовного бюджету навчального часу, рекомендованого для досягнення конкретної навчальної мети. Бюджет навчального часу напряму підготовки може бути змінений навчальною частиною (збільшено або зменшено) за рекомендацією викладача-інструктора в залежності від досвіду роботи та здібностей слухачів.

РОЗКЛАД СКОРОЧЕНОГО КУРСУ ПІДГОТОВКИ

День	Назви тем
День 1	<p>Введення до курсу</p> <p>1. Організація судових аварійних процедур.</p> <p>1.1. Елементи аварійних процедур на борту судна</p> <p>1.1.1. Загальний устрій та розташування приміщень на судні</p> <p>1.1.2. Правила безпеки</p> <p>1.1.3. План та процедури дій в надзвичайних ситуаціях</p> <p>1.2. Важливе значення принципів розробки спеціальних процедур, реагування на надзвичайні ситуації включаючи:</p> <p>1.2.1. Необхідність попереднього планування та проведення навчань в межах надзвичайних процедур на борту судна</p> <p>1.2.2. Необхідність освідомлення усіх співробітників про заздалегідь запланованих заходах для стану виникнення надзвичайних ситуацій та їх дотримання.</p> <p>2. Оптимізація використання ресурсів</p> <p>2.1. Можливість оптимізації використання ресурсів з урахуванням:</p> <p>2.2.1. Можливості обмеження наявних ресурсів в надзвичайній ситуації</p> <p>2.1.2. Необхідність негайного повного використання персоналу та обладнання з можливістю імпровізацій</p> <p>2.2. Можливість організації реалістичних навчань для підтримання стану гідності з урахуванням уроків, попередніх аварій з участю пасажирських суден;</p> <p>опитування після проведення навчань</p> <p>3. Контроль над реагуванням на надзвичайну ситуацію</p> <p>3.1. Здібність проводити первинну оцінку та забезпечувати об'єктивне реагування на надзвичайні ситуації відповідно до встановлених надзвичайних процедур</p> <p><i>Лідерські якості</i></p> <p>3.2. Здатність керівництва та можливості керувати іншими особами, включаючи необхідність:</p> <p>3.2.1. Наведіть приклад аварійної ситуації</p> <p>3.2.2. Цілеспрямоване прийняття рішень з урахуванням необхідності прийняття оперативних заходів в стані надзвичайної ситуації</p> <p>3.2.3. Мотивація, заохочення та заспокоювання пасажирів та іншого персоналу</p> <p><i>Управління стресом</i></p> <p>3.3. Здобність виявляти розвиток симптомів надмірного стресового навантаження та його симптомів у кадрових та інших членів аварійної команди судна</p> <p>3.4. Розуміння того, що стрес що викликаний надзвичайною ситуацією, може вплинути на роботу окремих осіб та їх здібностями</p> <p><i>Управління стресом</i></p> <p>3.3. Здобність виявляти розвиток симптомів надмірного стресового навантаження та його симптомів у кадрових та інших членів аварійної команди судна</p> <p>3.4. Розуміння того, що стрес що викликаний надзвичайною ситуацією, може вплинути на роботу окремих осіб та їх здібностями діяти відповідно інструкцій та слідувати процедурам</p>

4. Управління пасажиром та іншим персоналом в надзвичайних ситуаціях

Поведінка та зворотна реакція людини

- 4.1. Здібність контролювати пасажирів та інший персонал в аварійних ситуаціях, в тому числі:
- 4.1.1. Усвідомленість про загальні сфери реагування пасажирів та іншого персоналу в надзвичайних ситуаціях, включаючи можливість того, що:
1. Як правило, необхідний де який час, перед тим як люди погодяться з тим що є надзвичайна ситуація
 2. Де які люди можуть запанікувати й не вести себе раціональним нормальним чином, що їх здібність розуміти може бути підірвана, та вони не будуть в змозі реагувати на інструкції, як це буває в не аварійних ситуаціях
- 4.1.2. Обізнаність того, що пасажир та інший персонал, можуть, в частковості:
1. Почати розшукувати родичів, друзів та/або їх речі в якості первинної реакції коли щось піде не так
 2. Шукати безпеку в своїх каютах або в інших місцях на борту, де як вони рахують можуть уникнути небезпеки
 3. Рушити в верхню частину судна що тоне
- 4.1.3. Оцінювання можливої проблеми паніки в результаті розділення родин

5. Встановлення та підтримання ефективного зв'язку

- 5.1. Здібність встановлювати та підтримувати ефективний зв'язок
- 5.1.1. Чіткі короткі інструкції та доповіді
- 5.1.2. Обмін інформацією з пасажиром та іншим персоналом та зворотній зв'язок з ними
- 5.2. Можливість надання відповідної інформації пасажиром та іншому персоналу в аварійній ситуації з урахуванням:
- 5.2.1. Мови або мов, що відповідають основним громадянствам пасажирів та іншого персоналу, що перевозиться за конкретним маршрутом
 - 5.2.2. Можлива необхідність зв'язку під час надзвичайної ситуації будь якими іншими засобами, наприклад демонстрацій, ручними сигналами або зверненням уваги на розташовані інструкції, місць збору, рятувальних засобів або шляхів евакуації, коли усний зв'язок не є практичним
 - 5.2.3. Мова, на якій в стані надзвичайної ситуації можуть транслюватись екстрені оголошення з тією метою щоб донести до пасажирів найважливіші вказівки та полегшити членам екіпажу допомогу пасажиром

Іспити та практична демонстрація компетентності

Графік скороченого курсу підготовки

Період / Кількість годин		
Тривалість підготовки: один день (8 годин)		День / Усього годин
1-ий період (09:00 – 13:00)	2-ий період (14:00 – 18:00)	
4 години	3.75 години	Перший / 7.75 годин
Іспити та практична демонстрація компетентності	0.25 година	Перший / 0.25 година
Усього за напрямом підготовки:		8 годин

4. ДЕТАЛЬНА НАВЧАЛЬНА ПРОГРАМА

Знання, розуміння професіоналізм

Введення до курсу

1. Фактори, що можуть привести до того, що інцидент може перетворитись в надзвичайну ситуацію
2. поясніть важливість додаткової підготовки з питань безпеки, передбаченої Правилком V/2 пункт 8 Конвенції ПДНВ з поправками

1. Організація дій при виникненні аварійних процедур на судні

1.1. Елементи судових аварійних процедур

1.1.1. Загальний устрій та розташування на судні

- .1 опишіть загальну конструкцію та компоновку судна

1.1.2. Правила безпеки

- .1 перегляд правил безпеки що торкаються аварійних ситуацій на борту судна

1.1.3. Надзвичайні плани та процедури

- .1 опишіть склад планів дій на випадок виникнення аварійної ситуації на борту судна
- .2 поясніть інструкції та процедури, що знаходяться у планах дій в надзвичайних ситуаціях

1.2. Важливість значення принципів розробки спеціальних процедур реагування на надзвичайні ситуації на судах, включаючи:

1.2.1. Необхідність попереднього планування та проведення навчань в межах надзвичайних процедур на борту судна

- .1 з'ясуйте важливість попереднього планування та відпрацювання аварійних ситуацій на борту судна

- .2 планувати навчання по різноманітним сценаріям аварійної ситуації відповідно до процедур щодо аварійної ситуації на борту судна

1.2.2. Необхідність того, щоб весь персонал був в курсі та дотримуватись заздалегідь запланованих процедур в надзвичайних ситуаціях, як модна ретельніше в стані виникнення надзвичайної ситуації

- .1 поясніть необхідність того, щоб персонал був усвідомлений та виконував заздалегідь заплановані процедури

- .2 оцінка потенціалу повільної та швидкої ескалації надзвичайної ситуації, включаючи їх наслідки

2. Оптимізація використання ресурсів

2.1. Можливість оптимізації використання ресурсів з урахуванням:

2.1.1. Можливість обмеження наявних ресурсів в надзвичайній ситуації

- .1 визначення можливостей та обмежень наявних ресурсів (людських, обладнання та процедур) для реагування на надзвичайні ситуації

2.1.2. Необхідність негайного та повного використання персоналу та обладнання, та імпровізувати при необхідності

- .1 визначити здібності персоналу приймати на себе виконання функцій в стані, коли інші члени групи є непрацездатні та зниклі без вісті.

- .2 застосовувати короткострокові стратегії в стані відсутності або несправності будь якого обладнанням

2.2. Можливість організації реалістичних навчань для підтримання стану гідності з урахуванням уроків витягнутих з попередніх аварій з участю пасажирських суден; Опитування після навчань.

2.2.1. Проведення реалістичних навчань відповідно до запланованих реагувань на надзвичайні ситуації

2.2.2. Задійте в стані надзвичайних ситуацій команди екстреного реагуванням.

2.2.3. Проведення обговорення спірних питань після завершення навчань для поліпшення ситуації

3. Контроль над реагуванням на надзвичайні ситуації

3.1. Здібності проводити первинну оцінювання та забезпечувати ефективне реагування на надзвичайні ситуації відповідно до встановлених процедур

3.1.1. Оцінка та реагування на надзвичайні ситуації

Якості лідера

3.2. Здібності керувати іншими особами в надзвичайних ситуаціях, включаючи необхідність:

3.2.1. Надайте приклад надзвичайних ситуацій

.1 продемонструвати повну готовність до тренувань

.2 продемонструйте здобність збереження спокою під впливом в умовах складних ситуацій

.3 розглянути пропозиції/ідеї інших членів команди

3.2.2. Цілеспрямовано прийняття рішень з урахуванням необхідності прийняття оперативних мір в надзвичайних ситуаціях

3.2.3 Мотивація, заохочення та заспокоєння пасажирів та іншого персоналу

.1 підтримання ефективного зв'язку за допомогою передання відповідної інформації

3.4. Розуміння того, що стрес, викликаний надзвичайними ситуаціями, може вплинути на роботу окремих осіб та їх здібністю діяти відповідно вказівок та діючих процедур

3.4.1. Визначення впливу напруги, що виникає в надзвичайних ситуаціях.

3.4.2. Управління надмірним стресом персоналу та стресом інших учасників заподіяних при судових надзвичайних ситуаціях

.1 поясніть, що пошукові групи призначені для забезпечення евакуації з усіх районів;

4. Управління пасажирями та іншим персоналом протягом надзвичайних ситуацій

Поведінка людини та зворотні заходи

4.1. Можливість керування пасажирями та іншим персоналом в надзвичайних ситуаціях, в тому числі:

4.1.1. Інформування пасажирів та іншого персоналу про загальні умови реагування в надзвичайних ситуаціях:

.1 Як правило, вимагається де якій час, перш ніж люди погоджуються на існування надзвичайної ситуації

.1 опишіть загальні схеми реагування пасажирів та іншого персоналу на різноманітних етапах надзвичайної ситуації

.2 опишіть джерело інформації, на якому може базуватись реакція пасажирів та персоналу

.3 опишіть дії, які необхідно прийняти для підвищення ефективності попереджень та інструкцій

.2 Де які люди можуть панікувати та їх поведінка не буде раціональною; Їх здібність до розуміння може бути підірваною, і вони не будуть в змозі реагувати на інструкції як при відсутності надзвичайних ситуацій.

.1 аналіз факторів, що впливають на реакцію пасажирів та іншого персоналу під час аварійної ситуації надзвичайній ситуації

4.1.2.2. Забезпечення безпеки в каютах або інших місцях на борту, де по їх розумінню. Вони можуть уникнути небезпеки

.1 поясніть, що в надзвичайних ситуаціях усі пасажирів та інший персонал повинен знаходитись на місці збору

4.1.2.3. Переміщення до верхньої частини судна що тоне

- .1 пояснить, що рятувальні шлюпки можуть не бути спущені з верхньої частини судна що тоне.
- .2 роз'яснить небезпеку ковзання вздовж конструкцій з верхньої до нижньої частини судна

4.1.3. Оцінка можливої проблеми паніки в результаті розділення родин

- .1 опишіть різні припущення про поведінку людини, які можуть перешкодити етапу евакуації пасажирів та персоналу під час аварійних ситуацій
- .2 пояснить наступні категорії поведінкову реакцію людини на етапі евакуації:
 - бездіяльність
 - вогонь/пожежа
 - паніка
 - не панічна відповідь
 - альтруїзм та приналежність
- .3 аналіз зворотньої поведінкової реакції пасажирів та іншого персоналу при надзвичайній ситуації

5. Встановлення та підтримання ефективного зв'язку

5.1. Здібності встановлювати та підтримувати ефективний зв'язок включаючи:

5.1.1. Чіткі, короткі інструкції та звіти

- .1 використання елементарної мови для надання чітких та скорочених інструкцій та звітів при наданні основних інструкцій пасажирам.

5.1.2. Обмін інформацією з пасажирами та іншим персоналом, зворотній зв'язок

- .1 пояснить можливість використання двостороннього зв'язку

5.2. Можливість надання відповідної інформації пасажирам та іншому персоналу в надзвичайній ситуації за урахуванням:

5.2.1. Мови або мов, що відповідають основним громадянствам пасажирів та іншого персоналу, що перевозиться по конкретному маршруту.

- .1 визначити мову або мови, що відповідають основним національностям пасажирів;

5.2.2. Можлива необхідність зв'язку під час надзвичайної ситуації будь якими іншими засобами, наприклад демонстрації ручними сигналами або зверненням уваги на розташування інструкцій, місць збору, рятувальних засобів або маршрутів евакуації, коли усний зв'язок не є практичним

- .1 визначення інших засобів зв'язку з пасажирами коли усний зв'язок не є практичним

- .2 повідомити пасажирам інструкції з техніки безпеки за допомогою інших засобів зв'язку

5.2.3. Мова на якій будуть транслятись екстрені повідомлення, з метою доведення до пасажирів найважливіших вказівок для полегшення надання допомоги пасажирам членами екіпажу

- .1 Визначення мов які можуть бути використані в оголошеннях по трансляції в надзвичайних ситуаціях
- .2 широкомовне екстрене оголошення відповідно до заданого сценарію

5. ПОСІБНИК ІНСТРУКТОРА

Рекомендації викладачу/інструктору містять резюме для тем які мають бути представлені в процесі навчання слухачів. Викладач повинен підготувати відповідне керівництво та плани уроків для відображення детальних даних по кожній з тем курсу з викладенням стратегії та метода навчання та описом навчальних заходів.

Рекомендації надані відповідно до плану курсу. В нього включено скорочений опис ввідного курсу, за котрим прямує тематичний розділ, поділений на п'ять (5) основних розділів:

- Організація аварійних процедур на борту судна
- Оптимізація використання ресурсів
- Контроль над регулюванням при надзвичайних ситуаціях
- Управління пасажирями та іншим персоналом в надзвичайних ситуаціях
- Встановлення та підтримання ефективного зв'язку

При підготовці керівництва викладач/інструктор повинен ретельно вивчити результати навчання в межах курсу та результати навчання в навчальній програмі, з метою забезпечення узгодження та відповідності навчальних заходів та нормативної оцінки. Крім того, для успішного опанування курсу необхідна належна підготовка усіх необхідних навчальних посібників та матеріалів.

Введення до курсу

Трагічна втрата MS Herald of Free Enterprise, MS Nordic Star та MS Estonia привела до внесення поправок до Глави V ПДНВ 78.

Недавні морські катастрофи з участю пасажирських суден “MV Costa Concordia” (2012) та “MS Sewol” (2014) свідчать про важливість керування кризами та підготовки кадрів з питань поведінки людини. Основну увагу в межах цієї підготовки слід приділяти ризику:

- персоналу;
- судна;
- навколишньому середовищу;
- експлуатації.

Нові вимоги до професійної підготовки, що передбачені Конвенцією ПДНВ, обов'язкові для підготовки та кваліфікації усіх капітанів та посадових осіб, які забор'язані керувати кризовими ситуаціями на борту відповідно з таблицею A-V/2-2 Кодексу ПДНВ, що торкається мінімального рівня компетентності в області управління кризовими ситуаціями на борту морських суден та поведінки людини.

1 Організація процедур що необхідно виконувати в стані суднових надзвичайних ситуацій.

Елементи суднових аварійних процедур, які охоплюють дії в стані надзвичайної ситуації можливо розбити на наступні компоненти:

- Виявлення — початкова відповідь;
- Стримання — здійснення плану дій екіпажу в стані надзвичайних ситуації Crew Emergency Plan (CEP);
- Очистити — зробити судно безпечним;
- Розслідування інцидентів та надання звітності.

Кожному судну/компанії слід встановити прозорі процедури та керівництва, як діяти з кожною з чотирьох частин аварійної ситуації в системі керування безпекою Safety Management System (SMS). Саме те як швидко екіпаж може подолати надзвичайну ситуацію на початкових етапах визначить як буде розвиватись криза в подальшому.

Виявлення

Є первинна ідентифікація та реакція на потенційно небезпечну ситуацію, в результаті якої необроблені дані можуть привести до переростання в надзвичайну або кризову ситуацію.

Наприклад, непогашена сигарета, що викинута до кошику відходів, може привести до пожежі.

Якщо людина, що виявила задимлення, швидко заллє кошик водою, ризик загоряння усувається. Використовуючи той же приклад, якщо сміттєвий кошик загорівся та пожежа почала розповсюджуватись до виявлення, то системи виявлення пожежі оповістила місток, а для стримання та гасіння пожежі були би використані суднові процедури дій в надзвичайної ситуації по боротьбі з пожежею.

Стримання

Наступним після раннього виявлення — стримання — важливіший етап реагування на надзвичайні ситуації. Раннє та ефективне стримування, як правило, заважає інциденту перегорнутись в надзвичайну/кризову ситуацію. Суднові системи та конструкції дозволяють стримувати затоплення пожежу/дим, які є двома найбільш загрозливими небезпеками. Стримання є спільною відповідальністю групи по управлінню інцидентами/кризовими ситуаціями. Стримання уявляє собою систематичний процес ізоляції інциденту. Це потребує урахувувати наступні фактори:

- стримання персоналу — забезпечення того, щоб екіпаж та пасажери знаходились в безпечних зонах (міцях збору), розгортання груп реагування на надзвичайні ситуації в безпечних робочих зонах;
- райони стримання — перекриття водонепроникними/протипожежними/проти димовими дверми;

- екологічне стримання — виключення вентиляції, встановлення меж диму, встановлення обладнання SOPEP, і т.і; та
- механічне/електричне стримання — вимкнення та ізоляція обладнання яке потенційно може привести до ескалації інциденту, якщо його не вдалося утримати;

Якщо інцидент не можливо утримати, відповідність за планування, оцінку, прийняття рішення на проведення евакуації полягає на Центральну Командну Групу Central Command Team (CCT) доки криза на прийняла незворотного характеру та затопленню судна.

Групи по реагуванню на різноманітні інциденти та управління їм повинні утворюватись на постійній основі, до виникнення надзвичайних ситуацій.

Контроль над пошкодженнями

Контроль над пошкодженнями здійснюється на етапі стримання, для спроби запобігти ескалації інциденту. Об'єм боротьби за живучість обмежений кількістю екіпажу та/або наявного обладнання. Боротьба з пошкодженнями може включати:

- збереження остійності;
- гасіння пожежі в достатньої ступені, для зменшення можливості повторного загоряння;
- відкачування води з затоплених приміщень та закладення пробойн корпусу;
- вентиляція та перевірка атмосфери на токсичність — в димовому або газовому середовищі;
- ізолювання пошкоджених трубопроводів, контроль над укладкою вантажу і т.і.; та
- ізолювання та ліквідування розливів;

Знов, регулярні практичні навчання будуть навчати команди реагувати на різноманітні інциденти та керувати їми, до того як вони переростуть в кризові ситуації.

Розслідування інциденту та надання звітності

Розслідування інциденту та надання звітності є важливою частиною плану реагування на надзвичайні ситуації оскільки у них будуть виділені первинні причини інцидентів та передбачені заходи контролю для забезпечення того, щоб інцидент не повторювався. Ця інформація повинна розповсюджуватись по усій галузі з метою оповіщення та інформування інших про потенційний ризик. В стані кризової ситуації незалежні Органи повинні проводити розслідування. Наприклад: Відділення по розслідуванню Морських Аварій Marine Accident Investigation Branch (MAIB) було створено у 1989 році після катастрофи з MS Herald of Free Enterprise, пасажирського парому, що затонув у гавані Зеебрюгге, що привело до загибелі 193 людей, що були громадянами Великобританії.

Загальна конструкція та внутрішнє розташування судна

Міжнародна конвенція по охороні людського життя на морі (SOLAS) 1974 року є предметом неперервного внесення поправок. Про це необхідно обов'язково згадати, оскільки Конвенція безперервно розвивається. Групи по керуванню інцидентами повинні знати про останні зміни. SOLAS надає чіткі вимоги з проектування, будови суден, по аварійному обладнанню та рятувальним засобами (LSA). Судна будуються з урахуванням ситуації стримання. Як вказано вище, стримання аварії означає живучість судна. Як це може бути досягнуто? За рахунок будови водонепроникних відсіків, подвійного дна та різноманітних класів протипожежних/проти димових дверей. Водонепроникні відсіки мають двері що відчиняються всередину або назовні.

В залежності від типу ці двері можуть керуватись дистанційно з містка, або локально біля дверей та з центрального пункту керування. Ідея полягає у тому, щоб зупинити проходження води через відсік для забезпечення утримання остійності судна. Це конструктивне рішення водонепроникності з командним рішенням про експлуатацію дверей. Персонал повинен швидко евакуюватись з відсіку, щоб не опинитись зачиненим. Інше міркування при експлуатації водонепроникних дверей полягає у тому, що вони, що вони обмежують доступ в цілях боротьби з пошкодженнями. Таким чином сценарій управління кризою наводить ключові речі, які необхідно розглядати менеджерам по інцидентам, це:

- кількість особового складу в аварійному відсіку, та евакуація;
- остійність;
- коли та як закривати водонепроникні двері — проблеми з доступом; та
- трюмні насоси та їх розподіл;

В стані зіткнення/ посадці на міліну необхідно урахувати наступне:

- остійність;
- утримання вантажу, баласту та трюмної води;
- SOPEP обладнання та диспергатори; та
- повідомлення місцевій владі.

Пожежа уявляє найбільший ризик для судна. Судна комплектуються системами виявлення та стаціонарними системи пожежегасіння, які зазвичай розташовані в машинних або електричних приміщеннях. Судна розподілені на протипожежні зони. Це дозволяє ССТ виявити та слідкувати за розповсюдженням пожежі. Зонування ефективно при розгортанні груп реагування на надзвичайні ситуації Emergence Response Teams (ERTs) механічних та електричних вимкнень, оскільки обладнання та безпечні зони можуть бути швидко визначені. Одним з найбільших вбивць на пожежі є вдихання диму від пожежі або газу що виділяється вогнищем. Концепція зонування добре підходить для визначення точок доступу та, що більш важливо, меж диму, які, якщо їх добре

утримувати, будуть утримувати дим/газ в потерпілому районі. Якщо управління буде не добрим, дим буде розповсюджуватись та поставить під загрозу персонал. На кінець, зонування дає добру інформацію про те, де слід встановлювати граничні охолоджувальні водоструминні пожежні шланги для обмеження випромінюваного тепла від пожежі. Так що в сценарії кризового управління, пов'язаного з пожежами, ключовими речами для ССТ є:

- визначення джерела та розміру пожежі;
- ідентифікування зони/місця знаходження;
- визначення та відключення вентиляції (не менш, чим в постраждалій зоні), при необхідності, механічної та електричної ізоляції;
- визначення безпечного робочого району та розташування в ньому ЕРТ;
- встановлення меж диму та зони ізоляції; та
- встановлення меж охолодження, де це необхідно.

Основні типи кризи

Серйозна криза на борту суден виникає в результаті окремих інцидентів, які мають ефект потоку, який в кінцевому рахунку впливає на остійність та диферент судна або на подальшу принагідність для знаходження на борту. Ні одна криза не буде такою як наступна. Реагування на виникнення початкового інциденту серйозної кризи та управління їм в цілому попереджує ескалацію. Таким чином, крупною кризою може стати одно або де кілька подій, які витікають з інциденту. До них відносяться але не обмежуються ними:

- Пожежа/вибух
- Зіткнення з затопленням
- Зіткнення
- Посадка на мілину
- Занурення
- Відключення/механічна несправність
- Токсичний газ
- Масові жертви
- Піратство/терористичний інцидент

Правила безпеки

Існують дві основні публікації (ISM та SOLAS), в яких розглядаються питання безпеки на морі та надзвичайних ситуацій, однак є багато посилань на Кодекси для конкретних типів суден: слухачі повинні ознайомитись з ними по мірі необхідності.

ISM

В частині А (Здійснення) Міжнародного Кодексу по Управлінню Безпекою The International Safety Management (ISM) Code передбачено:

“8 Підготовленість до надзвичайних ситуацій

8.1. Компанія повинна визначити можливі надзвичайні ситуації на борту судна та встановити процедури реагування на них

8.2. Компанія повинна розробити програми навчань та тренувань для підготовки до дій в надзвичайних ситуаціях

8.3. Система управління безпекою повинна передбачувати заходи по забезпеченню того, щоб організація компанії могла в будь який час реагувати на небезпеку аварії та надзвичайні ситуації пов'язані з суднами”

Безпека життя на морі (СОЛАС)

Як зазначалось раніше, СОЛАС забезпечує правила безпеки для:

- Будова - конструкція, розподілення на відсіки, остійність, обладнання та електричні установки
- Будова — протипожежний захист, визначення пожежі, гасіння пожежі
- Рятувальні засоби та приладдя
- Радіозв'язок
- Безпека судноплавства
- Транспортування вантажів та рідкого палива
- Транспортування небезпечних вантажів
- Судна з ядерним реактором
- Управління безпечними операціями суден
- Заходи безпеки для швидкісних суден
- Спеціальні заходи підвищення безпеки на морі
- Спеціальні заходи по укріпленню безпеки на морі
- Додаткові заходів безпеки для перевізників вантажу
- Перевірка дотримання
- Заходи безпеки для суден що працюють в полярних водах

Плани та процедури дій в надзвичайних ситуаціях

План або плани дій в надзвичайних ситуаціях уявляють собою документи, що дають змогу Групі по управлінню кризою приймати рішення в надзвичайних ситуаціях. Вони повинні розташовуватись в доступних місцях на судні, та для берегових аварійно рятувальних груп. Як правило, вони знаходяться на містку, в місці керування енергетичною установкою, в помітних зонах, що знаходяться в доступних для екіпажу та пасажирів місцях, а де які знаходяться в місцях навколо головного трапу. Вони можуть складатися з наступних елементів:

- Перелік місць збору (Muster List) та інструкцій з надзвичайних ситуацій;
- План по боротьби з пожежею;
- Рятувальне обладнання та шляхи евакуації/евакуаційний план;
- План боротьби за живучість;

- Загальний план заходів; та
- Судновий журнал — використовується для запису усіх управлінських рішень та наказів (можуть бути використані цифрові реєстратори)

Примітка для викладача/інструктора.

Слухачі повинні продемонструвати знання та знайомство з різноманітними символами, що використовуються в надзвичайних планах або планах дій в надзвичайних ситуаціях

Ескалація

Щоб продемонструвати як розвивається криза, давайте прослідкуємо гіпотетичному сценарію:

- Два судна стикаються.
- Судно А має мінімальні конструкційні пошкодження та продовжує рейс
- Судно В має структурні пошкодження та приймає воду.
- Рівень води підіймається та затоплюється головний електричний щит (HV electrical junction box), що приводить до короткого замикання;
- Замикання приводить до пожежі та втрати освітлення;
- Пожежа сприятиме виділенню диму що приводить до втрати видимості та може привести до зламання ніг;
- Електричне вимкнення не дає змоги запустити трюмні насоси, що може привести до втрати остійності;
- Ми повинні залишити судно або боротись з ситуацією?
- Первинний інцидент (зіткнення) переросло в кризову ситуацію. Група по боротьбі з надзвичайними ситуаціями повинна прийняти рішення забезпечив безпеку судна, пасажирів та екіпажу.

Процедури

Процедури дій екіпажу в надзвичайній ситуації Crew Emergence Procedures (CEP) розробляються судноплавною компанією відповідно до правил, що передбачені SOLAS та ISM для конкретного судна. Існує три типи процедур: перший, що має назву першочергових дій або первинною допомогою, - це те що повинен робити кожен член екіпажу при виявленні інциденту.

Наприклад в стані виявлення пожежі:

- підіймають сигнал тривоги;
- якщо це безпечно, борються з вогнем з допомогою переносних засобів пожежогасіння;
- якщо це безпечно перевіряють наявність потерпілих, та приймають заходи по зачиненню відсіку з допомогою протипожежних або водонепроникних дверей;

- очікують прибуття групи екстреного реагування та інформують кур'єрників групи по боротьбі з пожежею.

Цій сегмент вивчається під час базової підготовки з техніки особистого виживання та під час тренувань на борту судна.

Наступний перелік процедур призначений для Головної командної групи та містять детальні відомості про управління інцидентом або де якими інцидентами. Як правило вони містяться в документах SMS компанії. Використовуємо приклад пожежі знов:

- приймання докладів на місці збору;
- виявляють зниклих;
- вимикають вентиляцію, зачиняють заслінки та двері, встановлюють межу задимленості;
- виявляють безпечні робочі місця для групи реагування на надзвичайні ситуації;
- розгортають групу реагування на надзвичайні ситуації в безпечному місці;
- розгортають групу по боротьбі з пожежею та пошуку жертв в безпечному місці, фіксуючи час початку операції;
- виявляють час реагування на надзвичайну ситуацію та зворотній план, якщо пожежа не загашена;
- розгортання груп надання першої медичної допомоги у безпечному місці для уникнення жертв; та
- підтримують зв'язок з іншими партіями то компаніїю;

Як ви бачите, ці процедури потребують мислення, спілкування та реагування. Важливо щоб вони регулярно практикувались. Тепер з'єднайте їх з інцидентом що зростає, наприклад з вимкненням електропостачання, і Ви побачите, де пріоритети та делегування приходять до кризового управління. Саме тут управління кризою становиться складним, тому що ні які дві кризи не будуть розвиватись однаково рівно, як дії та реакції людей не будуть однакові.

Примітка для викладача/інструктора:

Надати зразки списку Muster List та інструкцій по діям в надзвичайних ситуаціях, які будуть доступні в якості довідкового матеріалу та призначення слухачів для аналізування процедур;

2 Оптимізація та використання ресурсів

Людський ресурс

Під час надзвичайної ситуації очевидно, що люди реагують інакше чим зазвичай. Є два загальних психологічних режиму, до яких люди звертаються в надзвичайній ситуації:

- улетіти — хочуть збігти; та
- боротись - хочуть вирішити проблему розумінням.

На борту судна режим улетіти є другорядним тільки після вичерпання усіх варіантів режиму боротьби. Так що спочатку як нам розвивати режим боротьби? Це дуже легко зробити практично. Теоретично — чим більше ми розвиваємо майстерність тим легше становиться розв'язування задач. Це також має відношення до керування інцидентами. Є фактори, які повинен ураховувати керівник інциденту при спілкуванні з людьми в надзвичайних ситуаціях.

Невизначеність, неоднозначність або суперечлива інформація

На ранніх стадіях інциденту необхідно збирати та оцінювати інформацію. Будь яка неоднозначна або суперечлива інформація повинна бути уточнена до того, як можна буде приймати будь які рішення.

Цілі, що змінюються та конкурують

При ескалації інцидентів пріоритет повинен надаватись в наступному порядку:

- Безпека пасажирів та персоналу
- Безпека судна
- Безпека навколишнього середовища
- Безпека експлуатації

Це допоможе командній групі зосередитись та зберегти повний набір пріоритетів. Крім того, рекомендовано використовувати “тайм-аут” для перевірки пріоритетності та детального освітлення ситуації.

Тимчасовий стрес

Під час надзвичайної ситуації час, схоже сповільнюється; Здається для отримання звітів потребується багато років. Пам'ятайте що ERT слідує процедурам, щоб уникнути жертв, потребується час на зібрання пасажирів; Потребується час для виконання машинного або електричного ізолювання. Не потрапте до пастки вимогливої інформації, коли її нікому надати. Навчить та довіряйте своїй ERT, своєчасному наданню звітів.

Потенційні серйозні наслідки

Інцидент не час для розглядання наслідків. Основна увага приділяється стриманню інциденту та забезпеченню безпеки персоналу, пасажирів, судна, навколишнього середовища та експлуатації. Тим самим Ви зменшити серйозність наслідків.

Множинні гравці (командні фактори)

Команда є ключовим фактором у боротьбі з інцидентами, а управління людьми — ключовою компетенцією. Мова, культура та спілкування життєво важливі у інформаційному потоці. Напружені, або люди що запанікували, як правило звертаються до рідної мови, і кожна людина бореться з бажанням або улетіти або боротись. Таким чином, стиль зв'язку з замкнутим контуром необхідний при прийнятті рішень з управління інцидентами. Крім того, на членів

групи повинні бути покладені задачі, в яких вони компетентні та упевнені в виконанні. Усі задачі після завершення їх виконання повинні бути записані з анотацією часу.

Стиль зв'язку з замкнутим контуром

- Прийняття рішень та складення наказів
- Надання наказів окремому виконавцю
- Отримати повторної відповіді після отримання наказу
- Підтвердити підтвердження, або повторити процес якщо він не зрозумілий

Особисті фактори

Особисті фактори, що можуть визначити результат кризової ситуації. Небажані варіанти поведінки:

- гнів
- скорбота
- нерішучість
- плутанина
- стрес
- паніка

Кожен з цих видів поведінки руйнує колективну роботу, коли вона конче потрібна. Керівник з надзвичайних ситуацій повинен утримувати особисті емоції під контролем, а також спостерігати за іншими членами команди з надзвичайних ситуацій. Інші особисті фактори, які повинні контролюватись:

- Втома
- Робоче навантаження
- Зв'язок та звітність
- Компетентність

Принципи делегування

Організаційна структура пасажирського судна добре складена для делегування задач під час інциденту, що міститься в Плані дій екіпажу в стані надзвичайних ситуацій (Crew Emergency Plan). Капітан здійснює загальне керівництво.

Менеджер по інцидентам /Кризовими ситуаціями

Як правило Старший офіцер (Chief Officer) має повноваження керувати інцидентами морського типу, Головний механік (Chief Engineer) має повноваження керувати технічними інцидентами.

Навігаційному офіцерові (Navigational Officer) делеговано забезпечення безпечного судноплавства, та іншому офіцерові делеговано зв'язок під час інциденту. Ще один член екіпажу повинен виконувати обов'язки реєстратора інциденту, що використовує цифрову/аналогову систему голосного запису, якщо вона в наявності.

Ефективність делегування задач залежить від рівня підготовки та компетентності. Тому чим більш Команда контролю над надзвичайними ситуаціями буде тренуватись, тим вище, краще та упевненій буде рівень її ефективності.

Як делегувати

Визначте задачі

Чітко інформуйте про вимоги до задач

Переконайтеся що співробітник розуміє вимоги задачі (знов замкнутий цикл)

Своєчасно слідкуйте за ходом виконання/завершення

Примітка для викладача/інструктора:

Для розвитку навичок використовуйте вправи рольових ігор.

Обладнання та персонал для реагування на надзвичайні ситуації

Рятувальні засоби (LSA) та аварійне обладнання визначено Конвенцією SOLAS. В теперішній час обслуговування та перевірка обладнання здійснюється через планові системи технічного обслуговування. Сертифікат відповідності надається кожен раз при використанні аварійного обладнання або після надання відповідного технічного обслуговування. Підготовка з питань використання обладнання передбачена Конвенцією STCW 78 з поправками. Це необхідно для того, щоб техніка та особистий склад знаходились в стані постійної готовності до надзвичайних ситуацій.

Нижче наведені дев'ять порад по ефективному використанню обладнання та ресурсів:

- Регулярне тренування та навчання на борту судна - знайомить команду з конкретним обладнанням, та перевіряє, що усе працює належним чином.
- Вентиляція та водонепроникність — відключення систем вентиляції/кондиціонування та димових заслінок швидко зупинить розповсюдження диму та токсичного газу. В стані евакуації при затопленні необхідно забезпечити швидке перекриття водонепроникних дверей, що прилягають до постраждалої ділянки, щоб стримати надходження води.
- Швидкість — бистра відповідь на ситуацію збоку ERT звичайно обмежує ескалацію.
- Зв'язок — Керівник Місця збору повинен швидко та чітко складати звіти оскільки це вплине на подальші етапи управління надзвичайною ситуацією: наприклад, якщо це не буде враховано, пошук та рятування будуть мати однаковий пріоритет з утриманням. Регулярно наданні екіпажу та пасажиром повідомлення про ситуацію зменшать страх перед невідомим та вселяють упевненість в тому що Командування контролює ситуацію.

- Використання стаціонарних систем пожежогасіння - використання цих систем на початку пожежі приводить як правило до його знищення; Якщо цього не станеться, то це все рівно полегшить роботу Пожежної команди, оскільки ускладнить просування вогнища. Перед розгорненням стаціонарної системи обов'язково перевірте евакуацію членів екіпажу та пасажирів з відсіків.
- Безпечні робочі зони — Встановлення та розгортання ERT в безпечній зоні поряд з місцем виникнення інциденту, збереже кисень автономних дихальних апаратів (SCBA), забезпечить укорочення шлангів, ліній життєдіяльності, та забезпечить розташування місця першої допомоги поряд з місцем інциденту.
- Електрична/механічна ізоляція - дострокове відключення та ізолювання обладнання дозволить знизити навантаження та забезпечити безпеку персоналу, що працює в районі інциденту та безпеку обладнання.
- Реєстрація та облік — спеціальний реєстратор (Scribe) для запису наступного:
 - Час;
 - Рішення/накази/інструкції
 - Доповіді про ситуацію; та
- Доповіді Центральному командуванню;

Маркування/креслення на загальній схемі розміщення та/або плані по боротьбі з пожежами включаючи:

- Місце події, уражені системи;
- Розташування команди ERT/тиск повітря SCBA, час включення в апарат та виключення;
- Доступне/не доступне обладнання для реагування на надзвичайні ситуації; та
- Результати моніторингу атмосфери.

Будь ласка пам'ятайте, що ці записи будуть мати життєво важливі значення пізніше, в процесі розслідування аварії/інциденту

3 Контроль за реагуванням на надзвичайні ситуації

Надзвичайні ситуації потребують наявності добрих лідерів, які не обмежуються Капітаном на містку, а надають підтримку командирам груп, наприклад командирам на місцях, в машинному відділенні, аварійним партіям, надання першої допомоги, командирам зон і т.і. усіх базових груп. На первинних етапах інформація може бути дуже мізерною. Однак мобілізація усього персоналу та ресурсів повинна бути розпочата при спокійному рішучому лідері. Коли картина почне формуватись, у міру отримання додаткової інформації можна розподілити завдання та почати наступне планування. Стиль керівницт-

тва повинен бути твердим, рішучим та, можливо, автократичним, та якась ступень консультацій може бути доречною, однак це не час для формування комітетів.

Персонал буде відповідати добре як мотивованим лідерам, так і мотивованим інструкторам.

Енергія та ентузіазм, як правило, розповсюджується по всій групі. Однак будь яка аварійна ситуація підвищить рівень стресу. Серце б'ється швидше, швидкість дихання зростає, виділення поту зростає. Це необхідно визначити як вимога швидше для зменшення робочого навантаження, пере розподіляння задач та отримання додаткової підтримки. Якщо керівництво не може бути твердим та орієнтованим, спільна робота та загальна відповідь почнуть розпадатися.

Оцінка надзвичайної ситуації та ефективне реагування на неї.

Моряків навчають, як справлятися з надзвичайною ситуацією якщо вони з нею зіткнулися.

Перше, що необхідно для надання сигналу тривоги:

- доповісти про місце знаходження;
- доповісти про характер надзвичайної ситуації; та
- доповісти про знайдені будь які жертви

Ці речі життєво важливі для первинної оцінки Керівником надзвичайної ситуації. Іншими формами сповіщення про можливу надзвичайну ситуацію є датчики диму/полум'я та газу, датчики затоплення та аварійні сигнали. Вони повинні контролюватися та досліджуватись при будь якій ситуації. В стандартних процедурах експлуатації вказується що при піднятому сигналу тривоги Вахтовий офіцер (Officer of the Watch - (OOW)) буде надавати загальну/пожежну тривогу по якій екіпаж буде прямувати до місць збору. Для цього треба декілька хвилин, тому використання цього часу для того, щоб добратися до кризового Центру та підвести підсумок того що трапилось, має рішуче значення для проведення первинної оцінки та розроблення Вашого плану дій.

Питання, які необхідно з'ясувати для первинної оцінки:

- В чому проблема?
- Що вже зроблено до цього моменту?
- Як це утримувати?
- Які ресурси потрібні для розгортання?
- Чи є потерпілі?
- Кого потрібно проінформувати?

Після надання відповіді на ці запитання Ви можете розробити особливий план дій, оскільки в наявності є багато змінних для утримання та боротьби з пошкодженнями, усі з яких не можуть бути тут перелічені.

Ось практичний сценарій:

- Надзвичайна ситуація: Надійшло повідомлення про пожежу в машинному відділенні
- Інцидент — пожежа.
- Що вже зроблено? - Команда по боротьбі з пожежею збирається (проконтрольована евакуація з машинного відділення).
- Як її утримати? - Проконтрольована евакуація з машинного відділення та його зачинення, відключена вентиляція, встановлена межа розповсюдження диму, розгорнута станція вуглецевого гасіння CO₂.
- Які ресурси необхідно заподіяти? - партія по боротьбі з пожежею екіпірована та готова до дії? Центральний пульти керування Engine Control Room (ECR) суміжна з відсіком класу А та готова до входу.
- Чи є потерпілі? - ТАК: розгорнути пункт першої допомоги ESR; НІ: команда надання першої допомоги в стані очікування.
- Хто повинен бути проінформованим? - Команда управління кризами, складає звіт про ситуацію, інформує компанію про проблему для підтримки та надання допомоги керівництву.

Ці первинні заходи допомагають утримувати інцидент, та звести до мінімуму збитки, та забезпечити безпеку персоналу та судна.

Наступний етап — це боротьба за живучість знаходження ERT в безпечній зоні та готова до проведення необхідних заходів у відсіку. По суті процес той же.

Керівництво та керування іншими особами в надзвичайних ситуаціях за допомогою підтримки ефективного зв'язку.

Ефективний зв'язок у кризовій ситуації означає інформування усіх членів екіпажу та пасажирів про те що відбувається. Це досягається шляхом надання звітів про ситуацію Situation Reports (SITREPS) не менш ніж кожні 15 хвилин. Люди будуть боятися гіршого, і це заспокоїть їх, розуміючи, що усе що можливо зробити, зроблено та робиться для виправлення ситуації. Найкращім заходом для використання є центральна радіотрансляція повідомлень.

При використанні трансляції оголошення повинні надаватись в запису, оскільки саме вони одного разу записуються в контенті обміну з ERT. Кризовий менеджер повинен використовувати замкнений контур системи зв'язку та надавати інструкції радіооператору перед передачею повідомлення. Повторне повідомлення повинно бути підтверджено керівником надзвичайних ситуацій. Сенс в наданні інформації по управлінню кризою полягає у тому, щоб вона була короткою та ясною. Наприклад “команді по боротьбі з пожежею бути готові для входження в відсік XYZ” Коли керівник групи по боротьбі з пожежею чує це “в ефірі”, він знає, що повинен забезпечити час та тиск, розрахувати час використання, про який треба повідомити керівний центр. Наступною вказівкою буде “Команді по боротьбі з пожежею вийти у відсік XYZ”. Як Ви бачите є дві чіткі інструкції, за котрими легко слідкувати та виконувати. Також можуть бути виконані інші процедури, наприклад розрахунок часу роботи в апараті на стиснутому повітрі в логічному порядку.

Симптоми надмірного стресу персоналу та інших членів екіпажу та інших членів аварійної команди судна.

Травматичні інциденти можуть викликати незвично сильні емоційні реакції, які можуть завдати шкоди Вашій можливості функціювати на місці події або пізніше. Ви в змозі зустрітись з будь якими фізичними, когнітивними, емоційними або симптомами поведінки, що перелічені в наступній таблиці. Деякі люди відчують емоційний повторний шоківий стан через неділі або місяці після того, як вони пройшли через травматичну подію. Інші можуть відчувати таку реакцію, знаходячись на місці події, де вони повинні зосередитись на небезпеках що постійно змінюються для підтримання особистої безпеки та рятування поранених. Пам'ятайте, що сильні емоції — нормальні реакції на ненормальну ситуацію.

Фізичний	Пізнавальний	Емоційний	Поведінковий
Біль в грудях	Плутанина, кошмари, дезорієнтація, підвищена або знижена чіткість, низька концентрація, проблеми з пам'яттю, погане рішення проблем	Занепокоєння	Інтенсивний гнів
Ускладнене дихання, симптом шоку, втома, нудота, блювота, запаморочення		Провина	Відмова
Профузне виділення поту, швидке серцебиття	Труднощі з виявленням знайомих об'єктів або людей	Горе	Емоційний сплеск
Спрага		Спростування	Тимчасова втрата або підвищення апетиту
Головні болі		Сильна паніка (рідкість)	Надмірне споживання алкоголю
Труднощі зору, стискання щелепи		Страх/дратівливість, втрата емоційного контролю, депресія, почуття невдачі, почуття переповненості, звинувативши інших або себе	Невгамовність
Не специфічні причини та болі			

Це симптоми стресу, які можуть виникнути в час і/або після травматичного інциденту. негайно звертайтеся за медичною допомогою, якщо відчуваєте біль в грудях, ускладнене дихання, сильний біль або симптоми шоку (неглибоке дихання, швидкий або слабкий пульс, нудота, тремтіння, бліда і волога шкіра, душевна плутанина і розширені зіниці).

Управління надмірним кадровим стресом і стресом інших учасників аварійних ситуацій на судні

Нормально переживати стрес під час проведення операції при катастрофі, але пам'ятаєте, що стрес можна виявляти та ним управляти. Ви найважливіший гравець в контролі власного стресу. Існує багато кроків, які можна зробити, щоб допомогти мінімізувати стрес під час кризи:

- Дотримуватися встановлених правил і процедур в області безпеки;
- Заохочувати і підтримувати товаришів по службі;
- Визнати, що “недостатньо для того, щоб зробити” чи “очікувати” є частинами реагування на стихійні лиха, пов'язані з психічним здоров'ям;
- Візьміть тайм-аут в Центрі по управлінню кризами, щоб змінити, зменшити чинники стресу; і
- Практикуйте методи релаксації, такі як глибоке дихання, медитація і ніжне розтягування.

4 Контроль за пасажирами і іншим персоналом в надзвичайних ситуаціях

Поведінка людини та зворотні заходи

Загальні моделі реакції пасажирів і іншого персоналу в нормальних і надзвичайних ситуаціях

Фаза перша — Попередження

У деяких надзвичайних ситуаціях попередження практично відсутнє. Інші розвиваються з часом, сигнали тривоги і попередження, існують для того, щоб сигналізувати про існування інциденту і надання інформації про надзвичайну ситуацію і будь-які заходи, які мають бути прийняті.

Хоча поведінку людей неможливо передбачити з якою-небудь мірою точності, дослідники розробили модель прийняття, яка, здається, свідчить про небажання багатьох людей визнати, що надзвичайна ситуація існує, звичайно, на самих ранніх стадіях.

Навіть коли люди виявляють ознаки інциденту і стикаються з тим, що може існувати загрозлива ситуація, особливо якщо вони полягають в групах, вони неохоче сприймають ці ознаки як загрози. Соціальні обмеження на цьому етапі сильні і можуть привести до повільної початкової реакції. Якщо, незважаючи на це, група все-таки вирішить перевірити речі, їх першим актом, швидше за все, буде обговорення його між собою - і саме тут може бути втрачений цінний час.

Якщо етап попередження затягнеться, і з якихось причин вказівки і інструкції будуть відсутні, люди почнуть відчувати велику невпевненість і тривогу. Деякі чекатимуть, щоб побачити, що буде далі - можливо, вони мало що ще можуть зробити - бездіяльність є кінцевим результатом. На іншому кінці шкали невизначеність, напруженість і страх можуть зростати і можуть стати досить інтенсивними, щоб люди і групи почали панікувати.

Враховуючи це, необхідність ранньої, чіткої інформації і інструкцій з боку офіцерів і екіпажу очевидна. За наявності Ефективним чином вона повинна допомогти кожній людині пройти наступний етап надзвичайної ситуації.

Впливаючі чинники

Коли поступив сигнал тривоги або попередження, чи почує пасажир його, чи зрозуміє що це таке, чи оцінить його значення, чи сприйме його серйозно і почне діяти належним чином буде залежати від ряду чинників, які включають:

- **Чинник 1 - Достовірність посилача**
Будь-які очевидні ознаки авторитету, компетентності і досвіду забезпечують достовірність попередження; Люди більшою мірою віритимуть комусь, хто, як очікується, матиме найточнішу інформацію про ситуацію.
- **Чинник 2 - Транспортування і зміст застережливого повідомлення**
Як доставляється повідомлення і ким; Очевидні ознаки авторитетності дають сигнал достовірності; Слід уникати неоднозначності, або в результаті можуть виникнути плутанина і/або заперечення.
- **Чинник 3 - Вікові відмінності**
Молодші люди можуть частіше реагувати на попередження, чим літні люди, які можуть бути менш готові до переїзду або евакуації в певних районах.
- **Чинник 4 - Негайне соціальне положення**
Люди самотійно або зі своїми однолітками або робочими групами, а не в сімейних групах, можливо, повільніше реагують на попередження і з більшою вірогідністю заперечують небезпеку.
- **Чинник 5 - Присутність сім'ї або друзів**
Сім'ї і групи друзів, як правило, відносяться до попереджень серйозніше, ніж інші групи; Вони намагаються залишатися разом, покладаючись один на одного за порадою.
- **Чинник 6 - Спостереження**
Люди дивляться навколо себе і намагаються інтерпретувати поведінку інших людей, намагаючись отримати інформацію про характер і серйозність ситуації.
- **Чинник 7 - Місце**
У громадських місцях, наприклад в ресторанах, люди, як правило, зазнають більше труднощів з тлумаченням ситуації як потенційно небезпечною, і може бути складніше змусити їх прийняти попередження і підготуватися до дій.
- **Чинник 8 - Момент часу видачі попередження**

Ніччю розбудити людей складніше; Помірні рівні тепла і диму самі по собі не є надійними в пробудженні людей; Для того, щоб аварійні сигнали були ефективними, вони мають бути на 20 децибел голосніше за фоновий шум.

- **Чинник 9 - Досвід**

Можливість адаптивного реагування - людей, що відразу прислухаються до попереджень, збільшується, якщо вони або мали недавній або аналогічний аварійний досвід, або чули про це.

Допомога в ухваленні рішень

- **Сигнал 1 - Як поведуться інші люди?**
Люди дивитимуться навкруги, як інші люди реагують; Якщо інші люди, особливо екіпаж, не сприймають це серйозно, і вони не будуть.
- **Сигнал 2 - Що говорять інші?**
Люди повинні обробляти інформацію, надану офіцерами і екіпажем; Вони часто роблять це невеликими групами, особливо сім'ями, групами однолітків або групами з рівним соціальним статусом.
- **Сигнал 3 - Присутність спеціалізованого персоналу**
Несподівана присутність старших офіцерів або пожежних партій сформує думку пасажирів про ситуацію, що склалася.
- **Сигнал 4 - Зміни в середовищі**
Навіть якщо це не безпосередньо викликано аварійною ситуацією, зміни, такі як уповільнення двигунів, впливають на пасажирів.
- **Сигнал 5 - Фізичні продукти і докази проблеми**
Люди шукають тепло, шум або дим; Один тільки дим виявився неоднозначним, і люди можуть не відповісти, якщо він єдиний.
- **Сигнал 6 - Інструкції персоналу**
Фактична фізична присутність персоналу, що видає вказівки і вказівки, примушує більшість людей серйозно відноситися до попереджень.

Максимізація ефективності

Ніколи не слід припускати, що усі чули і розуміли які-небудь попередні оголошення і що вони не знатимуть, як реагувати. Для забезпечення ефективності попереджень і інструкцій необхідно щоб вони:

- надавались відповідними особами в тих випадках, коли інформація про надзвичайну ситуацію стає досить конкретною, щоб мати цінність;
- були зроблені тими, хто вважається заслуговуючим довіри, і так, щоб вселяти довіру;
- були конкретними за змістом, видаючи тільки інформацію, яка, як відомо, являється або може бути, вірною;
- чітко визначали, що очікується і коли;
 - ні недооцінка, ні переоцінка небезпеки;

- запропонувати відповідні напрями діяльності;
- бути як можна більше особистим;
- на зрозумілій для одержувачів мові;
- часто повторюються з короткими періодами між ними;
- ніколи не відноситься до катастроф одного і того ж типу; і
- не включати музику або іншу незв'язану інформацію в паузи між передачами.

Обізнаність про пасажирів і інші дії персоналу при підтвердженні аварійної ситуації

Етап другий - Дія

Друга фаза надзвичайної ситуації називається фазою удару, і до цього часу, як впливає з назви, застережливі знаки і сигнали тривоги були помічені, почуті і прийняті, і зрозуміло, що загроза реальна. Термін "дія" може означати:

- Усвідомлення того, що надзвичайна ситуація дійсно існує;
- Час, коли катастрофа буквально обрушується, можливо, приводячи з собою травму або смерть.
- Ця фаза разом з фазою попередження вимагає, щоб люди виявляли зміни у своєму середовищі, збирали відповідну інформацію, інтерпретували і оцінювали її, а потім приймали рішення про те, що треба зробити. Навіть якщо люди отримують однакову інформацію і попередження, їх розуміння ситуації відрізняться, оскільки як і їх відповіді після того, як вони прийняли попередження.

Тому їх відповіді сильно залежатимуть від того, як вони інтерпретували ситуацію і — або, наприклад, чи вважають вони, що катастрофа може їх скрушити, і якщо вони відчують здатність що дає можливість справлятися з вимогами, які можуть бути на них покладені, і з тими, хто до них близький.

На цих етапах сім'ї і близькі друзі хочуть бути разом. Вони значною мірою покладаються один на одного за ради, особливо якщо джерела попередження невизначені і дія, коли воно приходить, є раптовою. Вони повинні, коли це можливо, збиратися і триматися разом.

Досягнувши деякої оцінки загрози, може бути прийняте рішення діяти і/або попереджати інших про початок дії. Тільки грубим керівництвом, якщо залишиться близько 25%, які будуть в змозі діяти раціонально. Такі адаптивні заходи вірогідніші, якщо окремі особи нещодавно мали подібний досвід, знали про подібні катастрофи або знаходилися зі своєю сім'єю або з групою близьких друзів. Ця група може бути цінним активом для офіцерів і екіпажа.

Інша, основна маса пасажирів, може погодитися з тим, що є проблема, але/або не робить ніяких дій з тих або інших причин, або не поспішатиме за цим. Якщо це страх або невизначеність, що лежать в основі бездіяльності, вони можуть випробовувати такі думки, як:

- Це не спрацює;
- Зараз вже надто пізно;

- Ніхто не може допомогти;
- І немає сенсу навіть намагатися.

Якщо, проте, їх недостатня активність пояснюється тим, що вони цілком упевнені в тому, що офіцери і екіпаж розберуться з ситуацією і в той же час дадуть їм необхідну інструкцію і вказівки, то вони швидше думатимуть про такі речі, як:

- Все буде добре;
- Ми залишимося тут;
- Екіпаж впорається з цим; і
- Вони скажуть нам, що робити.

Невелика кількість, можливо, 15%, могли б поводитися по-різному, починаючи від спроб зібрати свої речі перед обличчям значних труднощів і закінчуючи сидінням і плачем. Деякі можуть панікувати, хоча мало хто, швидше за все, зірветься таким драматичним чином.

Намагаючись визначити, як поведуться люди, офіцерам і екіпажу буде очевидно, що роль спілкування на усьому протязі життєво важлива, і що воно має бути ясным і інформативним.

Аналогічним чином, їх власна поведінка має бути, коли і де це можливо, зразковою і професійною, якщо наступний етап надзвичайної ситуації повинен вирішуватися належним чином, бо навіть якщо досі справи вирішувалися добре, то перевести велику кількість людей з одного місця в інше не завжди просто. І це майже напевно займе значно більше часу, чим чекали більшість офіцерів і членів екіпажа.

Оцінка можливої проблеми паніки в результаті розлучення з сім'ями

Фаза третя - евакуація

У дуже елементарних виразах цей третій етап надзвичайної ситуації - евакуація - полягає в тому, щоб змусити пасажирів припинити все, що вони роблять, і рухатися. Ми знаємо, що вони повинні спочатку усвідомити, що існує загроза, так званий етап попередження.

Далі вони повинні прийняти його - фазу дії. Ми також знаємо, що добре відомо, що люди відрізняються по своїй здатності приймати інформацію на цих перших двох етапах, а також приймати рішення про хід дій і проводити її через себе.

Розпочнемо з того, що все, що незнайоме і несподівано, саме по собі може бути тривожним. Щоб понизити будь-яке занепокоєння що зростає, люди можуть спробувати переконати себе в тому, що те, що вони бачать і чують - це нормально, і ні в якому разі не ознака того, що все йде не так. Це, очевидно, нешкідливе і правдоподібне пояснення часто приймається впродовж деякого значного часу, незважаючи на усі докази зворотного. Люди, як правило, бачать і чують, що хочуть - їм не хочеться погоджуватися з тим, що все йде не так.

Загальні припущення

Деякі припущення відносно поведінки людини, якими дотримуються особи, відповідальні за безпечну евакуацію людей під час надзвичайних ситуацій і які можуть перешкоджати самому процесу евакуації, полягають в наступному:

- Люди починають рухатися, як тільки чують тривогу;
- Мотивація до втечі лежить в основі будь-яких рухів які люди здійснюють, або дії на залишення;
- Час, що витрачається на евакуацію, залежить тільки від часу, необхідного для фізичного переміщення до виходу і через вихід;
- Люди найчастіше рухаються до виходу, до якого вони найближчі;
- Люди пересуваються відособлено, не розглядаючи інших ("кожна людина сама за себе");
- Знаки пожежного виходу допомагають забезпечити людям пошук шляху до безпеки;
- Люди навряд чи використовуватимуть заповнений димом маршрут евакуації;
- Усі присутні в рівній мірі здатні фізично рухатися до виходу; і
- Безпека людей не може бути гарантована, оскільки вони з великою вірогідністю можуть панікувати.

Категорії поведінкової реакції людини на етапі евакуації

Досі ми розглядали ряд припущень і дослідницьких свідчень про поведінку людини на етапі евакуації, але в широкому сенсі поведінку можна назвати адаптивною або адаптаційною.

Адаптивна поведінка зазвичай є раціональною і може сприяти виживанню, тоді як адаптаційна поведінка зазвичай є ірраціональною і може перешкоджати виживанню.

Категорія 1 - бездіяльність

Іноді це називають "заморожуванням" або негативною панікою, і це є приголомшеною і збентеженою реакцією на незвичайну подію або серію подій, які можуть бути виявлені в надзвичайних ситуаціях, особливо в надзвичайних ситуаціях серйозного характеру.

Категорія 2 - Страх/політ

Ця втеча, яка не є раціоналізаторською в тому сенсі, що нормальні процеси ухвалення рішень були призупинені, але, проте, припиняються лише на тлі паніки.

Така поведінка є автоматичною відповіддю на небезпеку, коли рівні збудження високі і прагнення вижити є сильним. Вона не класифікуються як паніка, в тому, що вона залишається соціальною і зберігає в деякій мірі думку, котра здається спостерігачу недоречною поведінкою.

В якості частини кризової поведінки, пасажери, наприклад, автоматично переміщатимуться на верхню сторону судна, що височить над затопленою, навіть якщо це може виявитися не самою адекватною відповіддю, на думку досвідченого члена екіпажа, що веде евакуацію.

Вони можуть спробувати піти у свої каюти, щоб упакувати або отримати щось, навіть якщо, для випадкового спостерігача, враховуючи потенційно серйозний характер інциденту, це є небезпечною діяльністю.

Інші можуть спробувати бігти у будь-якому напрямі, часто в тому, який виникає у них в першу чергу. Проте буває час, як при пожежі на стадіоні "Bradford", коли бажання людей бігти від небезпеки буде триматиметься під контролем звичайних повсякденних "правил". На стадіоні "Bradford" деякі люди не бажали виходити на поле, поки поліцейські не дали їм дозволу, не давши на це прямого наказу.

Категорія 3 - Паніка

Ця високо емоційна, інтенсивна і адаптаційна поведінка, яка може ще більше поставити під загрозу життя або благополуччя як людини, що знаходиться в стані паніки, так і оточення.

Як відзначалося раніше, поняття паніки - потужне і неточне. Частково проблема полягає в тому, що хаос, який може бути засвідчений під час деяких надзвичайних ситуацій, може привести людей, наприклад медіа, до неправильного тлумачення або викликати будь-яку паніку в поведінці людей.

Паніка - ця поведінка, яка характеризується самозбереженням за всяку ціну, включаючи розрив групових зв'язків. Він відрізняється високою емоційністю і інтенсивністю, його викликає наявність безпосередньої і сильної загрози. Це може привести до збільшення небезпеки для себе і для інших, а не до її зменшення. Для офіцерів і екіпажа паніка може стати проблемою, якщо: Люди вважають, що існує загроза, будь то фізична, психологічна або і та, і інша, яка будь-якої хвилини піддає їх небезпеки, так що втеча є єдиною можливою дією.

Є часткова провокація, при цьому для використання доступно тільки одно або обмежене число маршрутів евакуації:

- Порушені шляхи евакуації - вони заблоковані, заклинені або не помічені;
- Часу обмаль, і можливість евакуації проходить; і
- Відбувається збій зв'язку між передніми і задніми частинами черги, коли люди в задній частині черги давлять вперед і примушують тих, хто знаходиться в передній частині, душити, чавити або топтати.

Крім того, паніка ще більше ускладнюється, коли на окремих осіб з групи дивляться детальніше:

- Виникнення індивідуальної паніки можливо, в стані коли:
 - Люди буквально ізольовані один від одного;
 - Загроза настільки приваблива, що люди її не помічають;

- Забезпечення того, щоб люди не були ізольовані від інших, повинно, по можливості, бути важливою метою для офіцерів і екіпажа.

Групова паніка може виникнути в раптовій кризі, коли:

- Люди сприймають події як небезпечні, хоча те, що вони бачать і чують, не викликає у них паніки; і
- Дії інших людей підтверджують їх переконаність в тому, що ситуація небезпечна, і це може викликати у них паніку.

Люди можуть чекати, що інші панікуватимуть, перш ніж серйозно віднесуться до ситуації. Якщо вони дійсно стануть свідками раптової паніки, вона може бути інфекційною і має бути зупинена офіцерами і екіпажем на початку її виникнення.

Паніка може виникнути в кризі, що повільно розвивається, якщо:

- як і дії інших людей, сказане і почуте підкреслює серйозність ситуації; та
- ті, хто в змозі знати, що відбувається насправді, дають мало, або не дають ніякої інформації.

Інформація, що поступає від відповідних органів влади, особливо в умовах ситуації, що повільно розвивається, має життєво важливе значення для того, щоб в першу чергу запобігти цій формі паніки.

Категорія 4 - Не панічні реакції

Ці форми поведінки мають життєво важливе значення для виживання і включають збір інформації, ухвалення рішень і підготовку до порятунку.

Не панічна поведінка - це реакції, які є адаптивними, - іншими словами, вони є як раціональними, так і життєво важливими для виживання.

До них відносяться:

- визнання ситуації;
- використання наявної інформації;
- регулювання стресової реакції;
- вжиття заходів для зведення до мінімуму небезпеки і попередження інших;
- конструктивна діяльність в інтересах себе і інших; та
- евакуація самих себе і інших осіб.

Категорія 5 - Альтруїзм і приналежність

Такі захисні методи поведінки, які корисні для окремих осіб і груп, можуть сприяти виживанню.

Ця поведінка покликана допомогти іншим вижити і врятуватись. Навіть у стресовій обстановці люди часто реагують на надзвичайну ситуацію раціонально і альтруїстично. Тим більше інстинктивні, або панічні реакції, не є нормою.

Тому, незважаючи на почуття страху і безпорадності, люди часто діють належним чином, щоб захистити себе і інших. Особливо це стосується так званих первинних груп - сім'ї і близьких друзів - з якими люди мають емоційні

або соціальні зв'язки. Більшість, хоча і не вся, альтруїстичної поведінки, як правило, спрямована на ці групи.

Насправді загроза робить ці зв'язки сильніше, і метою сімейної одиниці залишатиметься виживання, разом. Враховуючи це, вони докладуть усі зусилля, щоб відповісти як єдине ціле, і якщо вони будуть розділені, вони спробують знову зібратися, затримуючи втечу, поки усі члени групи не будуть присутніми.

Четверта фаза - повернення (Recoil)

Фаза повернення або зупинки є останньою, яка обговорюється детально. Ця фаза може сигналізувати про ряд речей, у тому числі:

- Зростає усвідомлення того, що можлива кризова ситуація не матеріалізувалася, що члени екіпажа можуть знаходитися на місці збору і повернутися до виконання звичайних обов'язків, а пасажери можуть безпечно відновити свою колишню діяльність - надзвичайна ситуація закінчилася; і
- Мала місце повномасштабна криза, але чинники, які привели до нього, не можуть заподіяти більше збитку, і люди, наприклад, були евакуйовані з районів безпосередньої небезпеки, можливо, так далеко, щоб покинути судно.

Якщо надзвичайна ситуація була несерйозною, все повинно повернутися в норму, без занадто великих труднощів. Офіцери, екіпаж і пасажери повинні відновити свою судову діяльність якщо вони покинули судно, більшість продовжуватиме своє життя, отримавши не гіршій для їх досвіду опит.

Якщо це була серйозна подія, то справа, напевно, буде зовсім інша. Більшість людей усвідомили усю повноту того, що з ними сталося. Можливо, вони втратили майно. Можливо, вони втратили близьких. Деякі, можливо, багато хто з них, зачепив до такої міри переживання ретроспективних подій - згадуючи події з такою ясністю, що це дозволило наново їх переживати. Інші можуть торкнутися до міри прояву ознак психіатричних захворювань, включаючи депресію, занепокоєння, кошмари та інший широкий спектр розладів.

Усі ці ознаки і симптоми є репрезентативними для того, що стало відомо як пост травматичний стресовий розлад.

Гнів і відчай - не рідкість і є одні з труднощів, з якими стикаються ті, що вижили, - це те, як боротися з цими почуттями. Вираження гніву на конкретну людину - один із способів боротьби з цими почуттями, і це може бути цілком ефективним звільненням.

Проте якщо єдиний варіант - направити гнів на велику організацію, наприклад судноплавну компанію, то результат може бути зовсім іншим. В цьому випадку будь-які почуття ворожості не матимуть чіткої мети і шансів на полегшення буде мало, так що розчарування того, що виживши, це почуття може залишитися з ними дійсно дуже на довго.

Поведінкові реакції - Пасажири

З часом стрес ситуації може як і раніше позначатися на рівні збудження, який залишається високим, особливо якщо зберігається невизначеність.

Тоді як деякі люди підводитимуть підсумки будь-яких руйнувань і втрат, розумітимуть, що вони зіткнулися із смертю і травмами, і почати працювати у напрямі отримання полегшення через наступний період, для інших рівень тривоги може продовжувати рости. Емоційне звільнення розпочинається з того, що люди розуміють, що сталося, хоча деякі можуть продовжувати приголомшуватись подіями.

Проте рано чи пізно більшість людей прагнуть повернути контроль і вкласти свою енергію у виживання і розраду інших.

У цей період найбільш корисним видається наступне:

- рішуче, тверде, але жалісливе керівництво, яке підтримує моральний дух, послабляє гнів і мучить надію;
- підтримка контролю, включаючи пошук інформації і необхідність мати сенс або ситуацію;
- бажання вижити, ґрунтоване на бажанні знову побачити близьких або навіть на якійсь помсті;
- приділення особливої уваги виживанню шляхом надання активної допомоги іншим, а також захисту себе, надання взаємної допомоги і обміну консультаціями;
- розумова репетиція діяльності, корисної, що вважається, і бажаної;
- роздуми про людей, які є важливими фігурами, таких як чоловіки, дружини і діти;
- молитва, яка є звільненням, джерелом упевненості і засобом оскарження в іншій безнадійній ситуації, навіть для тих, хто зазвичай не є релігійним; і
- розумовий і фізичний відпочинок, який дозволяє тим, хто залучений в цей процес, з'являтися оновленими і готовими переорієнтувати свою енергію

Діти в цей час особливо уразливі. Молоді люди мають обмежений життєвий досвід, і це впливає на те, як вони бачать катастрофу і її наслідки. Для них лиха можуть жорстоко підірвати ідеалізм і довіру до дорослих, які часто зустрічаються в цій віковій групі. Загалом:

- До 8-9 років вони, як правило, дзеркально відбивають реакції своїх батьків, будь то страшні або спокійні; Цікаво, що, якщо батьки відсутні, вони часто, здається, мало або взагалі не проявляють страху.
- Між 9-14 роками вони часто проявляють хвилювання з приводу того, що відбувається навкруги, але без страху або тривоги; Вони, можливо, навіть захочуть повернутися в район лиха, щоб поглянути на те, що відбувається, і, очевидно, необхідно не допустити цього.
- За 14 років вони частіше проявлятимуть страх, і/або поведуться багато в чому як доросле населення.

В цілому, схоже, що діти молодшого віку відбиватимуть будь-який спокій, що проявляється дорослими, тоді як старші діти будуть стримані і підтримані ними.

Само собою зрозуміло, що тут, як і у будь-якій іншій момент в період надзвичайної ситуації, потрібно рішуче і сильне керівництво.

В цілому він повинен:

- бути твердим, але доброзичливим.
- підтримувати моральний дух, послабляти гнів і протидіяти безнадійності
- підкреслювати будь-які хороші аспекти ситуації, а не концентруватися на поганих аспектах

Поведінкові реакції - офіцери і екіпаж

Офіцери і члени екіпажа можуть випробовувати значну напругу і відчуття терміновості, коли вони справляються з пасажиром на станціях збору або на рятувальних суднах. Може виникнути спокуса щось зробити або, як би безглуздо зробити щось, просто заради цього.

Цим почуттям можна управляти з допомогою:

- намагання не переповнюватися подіями і тим, що, можливо, є новими і несподіваними обов'язками;
- прагнення зрозуміти загальну картину, а не тільки невеликі її частини;
- розробки плану і його спрощення;
- розбиття того, що необхідно зробити, на невеликі керовані завдання;
- встановлення чітких і досяжних цілей і пріоритетів;
- уникнення прагнення робити надто багато; і
- прийняття того, що усі речі не можуть бути для усіх людей у будь-який час.

Свідчення бесід з тими, що вижили і тими, хто успішно впорався з надзвичайною ситуацією, вказують на те, що у них була природна тенденція робити ці речі як для себе, так і для інших.

Крім того, одним простим, але потужним інструментом є встановлення переклички виклику, яка полягає в наступному:

- спосіб встановлення владних повноважень, забезпечення того, щоб люди знали, хто відповідає і що вони навчені, і як такі є людьми, в яких пасажир може мати певну міру довіри;
- засоби виявлення тих, хто здатний до дій, що дозволяють їм бути призначеними для надання допомоги тим, що потребують і, можливо, на межі краху;
- метод виявлення навичок і знань, якими люди інакше не могли б скористатися на добровільній основі, і їх належного використання, що дозволяє окремим особам отримувати користь з участі в тій або іншій формі діяльності;

- засоби виявлення і реєстрації як очевидних, так і підозрілих травм, виявлення необхідності лікування і ухвалення рішення про того, хто буде здійснюватиме лікування;
- простий метод встановлення психічного стану кожної людини - якщо вона може пам'ятати тільки своє ім'я, вона може більше потребувати допомоги, ніж той, хто може пам'ятати більше, і він почне швидше відновлюватися, якщо йому щось дадуть - навіть говорити про себе;
- форма завірення особи, бо, як тільки вони починають признаватися як особу, з ім'ям і сімейною історією, вони, як правило, перестають думати про себе просто як про жертву;
- засіб полегшення, оскільки розмова з ким-небудь часто є першим життєво важливим кроком до того або іншого відновлення; Проте не слід занадто глибоко вивчати делікатні питання; Жертви не є психічно хворими, а можуть бути просто уражені подіями; і
- можливість дозволити людям виконувати те, що може бути їх першою самостійною дією з моменту початку надзвичайної ситуації, навіть якщо це просто надання їх імен членові екіпажу.

Якщо цей період очікування триває, то періодично слід повторювати переклички для моніторингу подій і діяти як форма заспокоєння до тих пір, поки не станеться порятунк, забезпечуючи рішення як психологічних, так і фізіологічних проблем.

Якщо хтось добровільно допомагає, то його слід приймати по можливості, оскільки відмова може завдати збитку на особистому рівні і вплинути на загальну атмосферу. Крім того, періоди насильницької бездіяльності примушують людей відчувати, що їх навички даремні, примушуючи їх зосередитися на своєму власному тяжкому положенні, можливо, підриваючи їх бажання пройти цей етап надзвичайної ситуації.

5. Встановлення і підтримка ефективного зв'язку

Визначення мови або мов, пасажирів, що відповідають основним громадянствам, дуже важливе при спілкуванні з пасажиром як в звичайних, так і в надзвичайних ситуаціях. Посилаючись на трагедію MS Estonia було повідомлено, що робочою мовою на борту є естонський, проте англійська мова є обов'язковою для усіх осіб, що обіймають посади, пов'язані з робочим контактом з пасажиром. Проте під час надзвичайної ситуації оголошення було зроблене на естонській мові, яка шведи зрозуміти не могли. Українцям важливо, щоб екіпаж мав можливість спілкуватися за допомогою методів, які можуть бути зрозумілі пасажиром.

При передачі основних інструкцій пасажиром слід використати елементарну або базову англійську мову. Ідея в тому, щоб донести інструкції до пасажирів в найпростішій для них формі, щоб вони легко слідували. Відповідно до керівних принципів відносно доступного морського пасажирського транс-

порту, опублікованих міністерством транспорту Ірландії і Національним управлінням у справах інвалідів, інформація має бути повною, але стислою по суті. Надто багато інформації людям складно зберегти.

Використання елементарної англійської мови важливе з наступних причин:

- більш висока вірогідність того, що його легко зрозуміти;
- 375 мільйонів людей розмовляють англійською мовою по всьому світові;
- більше 50 країн, де англійський є офіційною або основною мовою; і
- третя за поширеністю первинна мова у світі.

Для забезпечення звукового зв'язку використовуйте наступне:

- Тон - виступати в професійній, але при цьому дружній манері.
- Темп - говорити повільно, щоб звучати більше в контролі, ніж коли ви поспішаєте через пропозиції.
- Гучність - гучний голос, але з низьким тоном.
- Дикція - чітко формувати слова.

Зв'язок із замкнутим контуром - це технологія зв'язку, використовувана для відвертання непорозумінь.

Важливість для безпеки використання стилю зв'язку із замкнутим контуром:

- посилач повинен знати, що повідомлення було точно прийняте перед виконанням команд; і
- допомагає уникнути непорозумінь і неправильного тлумачення повідомлень.

Одним з поширених прикладів використання елементарної англійської мови є ілюстрація інструкцій про те, як використати персональні рятувальні пристосування. Екіпаж може здійснювати зв'язок шляхом демонстрації, передачі сигналів руками або привертання уваги до місця розташування інструкцій, місць збору, рятувальних пристроїв або шляхів евакуації, коли усний зв'язок є непрактичним. Використання стандартних символів може допомогти пасажиром швидко знайти ключові об'єкти, такі як місця збору і аварійні виходи. Послідовне використання термінології або піктограм допоможе ефективно спілкуватися з усіма пасажиром.

Можливі випадки, коли повні інструкції по техніці безпеки надаються пасажиром на рідній мові. Формат, в якому надається інформація, так само критична, як і сама інформація. Інформація має бути доступна у форматах, доступних для усіх пасажирів. У багатьох випадках це включатиме надання інформації в альтернативному форматі, такому як великий друк, аудіо/відео (на стрічці, диску або в електронному форматі), Брайль або "легке для читання". Оптимальна практика полягає в забезпеченні того, щоб інформація, що надається, була представлена на чіткій і простій мові. Якщо оператор бажає надати інформацію на декількох мовах, окремі інформаційні листівки на кожній мові кращі, ніж єдина багатомовна брошура.

Пасажири можуть приходити з різних культур з різними мовами, а деякі - з неангломовних країн. Що б ви зробили, якби у вас в групі були пасажири з ослабленим слухом або що не говорять по-англійськи?

Альтернатива означає:

Призначення перекладачів

- команда
- попутники

Використання сигналів руками

- вказати на плакати, знаки безпеки і символи

Має бути продемонстрована здатність екіпажа транслювати екстрене оголошення під час аварійної ситуації або звіряння з використанням елементарної англійської мови. Практична діяльність по трансляції екстреного оголошення повинна здійснюватися кожним навченим. Оголошення повинні робитися простим і стислим чином. Під час проведення операції повинна транслюватися точна і ясна інформація.

Управління стресом є ключем до управління надзвичайними ситуаціями. Успішне управління стресом ґрунтоване на профілактиці і плануванні, міцному розумінні ролей і обов'язків, підтримці колег, хорошему самообслуговуванні і зверненні по допомогу, коли це необхідно.

Фахівці в області реагування на кризові ситуації можуть неодноразово піддаватися дії унікальних чинників стресу в ході своєї роботи. Успішне здійснення будь-якого плану боротьби із стресом вимагає подолання деяких перешкод, включаючи встановлення пріоритетів, виділення ресурсів, організаційну культуру і стигматизацію (виявлення ознак хвороби, що уможливорює встановлення попереднього діагнозу).

Рамки практичної діяльності

Для практичної реалізації курсу теорії має значний час для практичної діяльності, що виділяється для кожної предметної області.

Тепер аудиторія може грати роль з однією людиною на чолі, який реагує на той або інший сценарій, тоді як інші виступають в ролі пасажирів. Деяким з цих пасажирів мають бути поставлені конкретні завдання, такі як турбота про зниклих родичів, продовження ставити керівникові питання, відхилитися від маршруту, намагатися використати ліфти, виступати травмованими пасажирами і/або людиною, що потребує особливої уваги. Слід використати оголошення з публічними адресами і розміщувати перешкоди в коридорах. Короткий огляд після кожного заходу за участю усієї групи забезпечить охоплення усіх пунктів і досягнення намічених результатів в області навчання.

Перелік основних питань підсумкового контролю

1 Підготовка з управління неорганізованими масами людей

1. Вимоги SOLAS-74 по забезпеченню безпеки людського життя на морі
2. Обов'язкові мінімальні вимоги для підготовки й підвищення кваліфікації капітанів, осіб командного і рядового складу, а також іншого персоналу пасажирських суден
3. Вимоги листа MSC/ CIRC 735 (05/06/96) «Рекомендації з конструктивних і експлуатаційних особливостей пасажирських суден з урахуванням потреб літніх осіб та інвалідів»
4. Зміст листа MSC/ CIRC 777-05/12/96 «Визначення місць збору на пасажирських суднах»
5. Резолюція ІМО А.865(20) 27.12.97 «Мінімальні вимоги до підготовки персоналу, призначеного надавати допомогу пасажирам в аварійних ситуаціях на пасажирських суднах»
6. Лист MSC/ CIRC 846-13.05.98 «Керівництво з урахування людського фактора при проектуванні і управлінні евакуацією людей на пасажирському флоті»
7. Циркулярний лист COMSAR/CIRC 13 від 13.05.98 «Зв'язок «берег-судно» під час лиха»
8. Лист MSC/ CIRC 907- 27.05.99 «Виконання правила 111.28.2-SOLAS-74-78 відносно місць для посадки гвинтокрилів на пасажирських суднах».
9. Вимоги статей 184-202 Кодексу торгового мореплавства України «Договір морського перевезення пасажирів» 1995 року
10. Вимоги п.7 правила V/2 Конвенції ПДНВ до екіпажу пасажирського судна типу ро-ро щодо підготовки з питань безпеки.

2. Підготовка з питань безпеки для персоналу, який здійснює безпосереднє обслуговування пасажирів

1. Знання та вміння прийомів боротьби зі стресом, зменшення та припинення паніки
2. Встановлення зв'язку і підтримання його в аварійній ситуації
3. Допомога пасажирам у надзвичайних ситуаціях на шляху до місць посадки в рятувальні засоби
4. Що потрібно робити, щоб пасажирів були правильно одягнуті самі та з правильно одягненими рятувальними жилетами?
5. Процедури завантаження/вивантаження вантажу і посадки/висадки пасажирів.

3 Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях

1. Як керувати масами людей у кризовій ситуації?
2. Які основні дії екіпажу пасажирського судна при боротьбі з панікою?

4 Підготовка з питань безпеки пасажирів, безпеки вантажу та водонепроникності корпусу судна

1. Як забезпечити безпечну посадку/висадку пасажирів через носові, кормові порти (ворота) на пасажирських судах типу ро-ро?
2. Які правила перевезення небезпечних вантажів на пасажирських судах?
3. Які правила кріплення вантажів?
4. Як розрахувати остійність, усадку і напругу в корпусі на судах типу ро-ро?
5. Які правила відкривання, закривання зовнішніх отворів (носових, кормових воріт, апарелів)?
6. Який вплив вільних поверхонь в міждонних танках і диптанках на площі шпангоута?
7. Які правила плавання у штормових умовах? Як контролювати вантаж в даних умовах?
8. Які процедури безперервного спостереження за водонепроникністю, кріпленням вантажу і безпекою судна?

5 Атмосфера на палубі з горизонтальним способом завантаження і розвантаження. Зауваження, щодо збереження вантажів

1. Як проводиться контроль атмосфери на палубах суден типу ро-ро?

6 Розбір деяких аварійних ситуацій на світовому пасажирському флоті, пов'язаний з розгерметизацією корпусу суден типу ро-ро, а також пасажирських суден. Аналіз аварійності (частковий)

1. Навести приклади з історії морських катастроф;
2. Провести аналіз дій екіпажу в аварійній ситуації.

МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ (ОБЛАДНАННЯ)

Лекційна частина курсу повинна проводитися в будь-якій придатній аудиторії з достатню кількістю столів/місць для всіх слухачів. В аудиторії повинно бути стандартне обладнання повинні бути в наявності стандартні засоби навчання, такі як дошка/крейдяна дошка, відповідна проекційна система і т.д.

Приміщення навчального класу повинно відповідати встановленим санітарно-гігієнічним та протипожежним вимогам, нормам і правилам. Мінімальна площа навчального класу на одного слухача повинна бути не менше ніж 2,4 кв. м.

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.

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.

Усе майно, яке використовується для підготовки, за винятком муляжів або макетів, повинно бути справним та придатним до використання.

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 суднової 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 пасажирями 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 пасажирями 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.

Демонстраційні плакати (стенди)

У навчальному класі має бути розміщений такий набір демонстраційних плакатів (стендів):

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 пасажирями 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 суднах;
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 суднах ро-ро;
15. схема кріплення автомобілів, трейлерів та інших вантажів на пасажирських суднах ро-ро;
16. схема людського організму з визначенням факторів стресу;
17. схеми не менше ніж трьох резонансних аварій пасажирських суден.

ЛИСТ ОЗНАЙОМЛЕННЯ

ІБ	Посада	Термін Ознайомлення	Підпис	Дата Ознайомлення