

ПОГОДЖЕНО

Голова
Державної служби морського
і внутрішнього водного
транспорту та судноплавства
України

Є. Ігнатенко
« 24 » 05 2024 року



ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. Ректора
ПВНЗ
«Одеського морського інституту»

П.П.Ревурко
« 09 » 2024 року



РОБОЧИ НАВЧАЛЬНІ ПЛАНИ І ПРОГРАМИ

підготовки за напрямом «Підготовка та інструктаж з питань охорони для усіх моряків» (Security-Related Training and Instruction for All Seafarers) відповідно до вимог Правила VI/6 (пункти 1, 2) Конвенції ПДНВ, розділу A-VI/6 (пункти 1-4) Кодексу ПДНВ, Модельного курсу ІМО 3.27 «Підготовка та інструктаж з питань охорони для усіх моряків», (Security Awareness Training for All Seafarers), та

Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядку їх присвоєння, Затвердженого Постановою КМУ 30 грудня 2022 р. за № 1499.

“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

Обсяг навчального часу (годин) – Повний курс підготовки			
Підготовка		Іспити та практична демонстрація компетентності	Усього
Теоретична	Практична		
04.00	-	00.50	04.50

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), **IMO MODEL COURSES 3.19 та 3.26&3.27 “SECURITY AWARENESS TRAINING FOR ALL SEAFARERS”** (2.0 Gb) і **“Methodological Recommendations for Security”** (4.6 Gb) які покривають всі етапи підготовки спеціалістів даного ІМО курсу.

В Довіднику капітана морського транспортного судна відображені аспекти діяльності Офіцера по безпеці і охороні судна і всього екіпажу по охороні і безпеці судна.

НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ ІМО та України

№ з/п	Найменування
1	Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti 1978 року, з поправками (включаючи Манільські поправки)
2	Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року, з поправками
3	Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ) (ISPS Code)
4	Модельний курс ІМО 3.19 «Офіцер з охорони судна», видання 2012 року (Ship Security Officer)
5	Модельний курс ІМО 3.26 «Підготовка моряків, призначених виконувати обов'язки з охорони судна», видання 2012 року (Security Training for Seafarers with Designated Security Duties)
6	Модельний курс ІМО 3.27 «Підготовка та інструктаж з питань охорони для усіх моряків», видання 2012 року (Security Awareness Training for all Seafarers)
7	Модельний курс ІМО 3.12 «Оцінка компетентності, екзамени та дипломування моряків» (Assessment, Examination and Certification of Seafarers)
8	Резолюція ІМО А.922 (22) від 29 листопада 2001 року «Кодекс практики розслідування актів піратства та збройних пограбувань суден» (ІМО А.922 (22) Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships)
9	Резолюція ІМО А.917 (22) від 29 листопада 2001 року «Керівництво із застосування суднових автоматичних ідентифікаційних систем» (ІМО А.917 (22) Guidelines for the Onboard Operational Use of Shipborne Automatic Identification Systems (AIS))
10	Кодекс поведінки стосовно придушення піратства та озброєного пограбування суден у західній частині Індійського океану і в Аденській затоці (Джибутійський кодекс поведінки, 2009 року) (Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibouti Code of Conduct, 2009))
11	Посібник ІМО «Керівництво для суднових капітанів з охорони судна», 2002 року (The Ship Master's Security Manual, 2002)
12	Посібник організації Американських водних операторів «Типовий план охорони судна» (The American Waterways Operators (2002, April). AWO Model Vessel Security Plan. Arlington, VA:AWO)
13	Резолюція ІМО MSC.298 (87) від 21 травня 2010 року «Створення розподільного засобу для надання інформації LRIT силами охорони, діючим у водах Аденської затоки і західній частині Індійського океану для надання допомоги в їх роботі з припи-

	нення піратства та озброєного пограбування стосовно суден (розподільний засіб)» (Resolution MSC. 298(87) of 21 May 2010 «Establishment of a distribution facility for the provision of LRIT information to security forces operating in waters of the Gulf of Aden and the western Indian Ocean to aid their work in the repression of piracy and armed robbery against ships (the distribution facility)»)
14	Посібник Міжнародної палати судноплавства «Типовий план охорони судна» (International Chamber of Shipping (2003) Model Ship Security Plan)
15	Посібник Міжнародної палати судноплавства «Морська охорона: Керівництво для суднових операторів по імплементації Кодексу ОСПЗ» (International Chamber of Shipping (2003) Maritime Security: Guidance for Ships Operators on the IMO International Ship and Port Facility Security Code)
16	Посібник ІМО ІМЕС(11)36 «Найкращі методи управління щодо захисту від сомалійських піратів, 2011 року (Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy (Version 4 - August 2011))
17	Циркулярний лист ІМО № 3164 від 14 лютого 2011 року «Реагування на проблему піратства» (IMO Circular Letter No. 3164 on 14 February 2011 «Responding to the Scourge of Piracy»)
18	Циркулярний лист ІМО MSC.1/Circ.1339 від 14 вересня 2011 року «Найкращі методи управління щодо захисту від сомалійських піратів» (MSC.1/Circ.1339 of 14 September 2011 «Best Management Practice for Protection Against Somalia Based Piracy» (BMP4))
19	Резолюція ІМО MSC.324(89) від 20 травня 2011 року «Виконання рекомендацій Керівництва з найкращих методів управління» (Resolution MSC.324(89) of 20 May 2011 «Implementation of Best Management Practice Guidance»)
20	Посібник ІМО «Найкращі методи управління щодо стримування піратства на відстані від узбережжя Сомалі та в районі Аравійського моря» (Best Management Practice to Deter Piracy off the Coast the Somalia in the Arabian Sea Area)
21	Циркуляр ІМО MSC.1/Circ.1405/ Rev.1 від 16 вересня 2011 року «Переглянуте тимчасове керівництво для судновласників, операторів, капітанів суден з використання приватного найманого персоналу озброєної охорони на судах у районі високого ризику» (MSC.1/Circ.1405/Rev.1 of 16 September 2011 «Revised Interim Guidance to Ship-owners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area»)
22	Циркуляр ІМО MSC.1/Circ.1406/ Rev.1 від 16 вересня 2011 року «Переглянуте тимчасове керівництво для держав прапора щодо використання приватного найманого персоналу озброєної охорони на судах у районі високого ризику» (MSC.1/Circ.1406/ Rev.1 of 16 September 2011 «Revised Interim Recommendations for Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area»)

ПВНЗ «Одеський морський інститут»
Курс: «Підготовка та інструктаж з питань охорони для усіх моряків»

23	Циркуляр ІМО MSC.1/ Circ.1408/ Rev.1 від 16 вересня 2011 року «Тимчасові рекомендації для держав порту і прибережних держав стосовно використання приватного наземного персоналу озброєної охорони на суднах у районі високого ризику» (MSC. 1/Circ.1408/ Rev.1 of 16 September 2011 «Interim recommendations for port and coastal states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area»)
24	Закон України «Про боротьбу з тероризмом»
26	Кодекс торговельного мореплавства України
27	Порядок організації охорони морських та річкових портів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 198, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 квітня 2013 року за № 654/23186

ВИЗНАЧЕННЯ

1. **Company** («Компанія») – визначає власника судна або будь-яку іншу організацію або особу, таку як керівник або фрахтувальник з бербоут-чартеру, які перейняли на себе відповідальність за експлуатацію судна від судовласника і при цьому погодилися перейти на себе усі обов'язки і відповідальність, покладені на компанію цими правилами.

2. **Ship/Port Interface** (взаємодія судна з портом) – означає взаємні дії, коли судно прямо та безпосередньо залучено в операції, що включають рух людей, вантажів або продуктів за допомогою портових засобів на судно або з судна.

3. **Port Facility** (портові засоби) – ця територія, визначена Урядом або призначеною владою, де має місце взаємодія між судном і портом (Ship/Port Interface). Це включає такі райони, як якірні стоянки, причали очікування(відстою) і підходи з моря, якщо це застосовується.

4. **Ship to Ship Activity** (дії між суднами) – означає будь-які дії, що не відносяться до портових засобів, які включають пересування вантажів або персоналу з одного судна на інше.

5. **Designated Authority** (призначений орган влади) – означає організацію або адміністрацію, визначену договірним урядом, як відповідальну за забезпечення застосування положень відносно безпеки засобів та взаємодій судно/порт з боку портових засобів.

6. **International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code** – означає Міжнародний Кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ), що складається з частини А (положення якої повинні розглядатися як обов'язкові) і частини В (положення якої повинні розглядатися як рекомендаційні).

7. **Security Incident** (небезпечний інцидент) – означає будь-яку підозрілу дію або обставину, яка загрожує безпеці судна, включаючи морські мобільні бурильні установки і високошвидкісні плавучі засоби або портові засоби, або будь-які операції судно/порт або судно/судно.

8. **Security Level** (рівень безпеки) – означає характеристику міри ризику того, що може бути зроблена спроба небезпечного інциденту або він станеться.

9. **Declaration of Security** (декларація про охорону) – означає угоду, досягнуту між судном і портовим районом або іншим судном, в якому узгоджуються, які заходи охорони кожен з них застосовуватиме та їх взаємодію.

10. **Recognized Security Organization** (визнана організація з охорони) – означає організацію з відповідною компетентністю в області охорони та що має відповідні знання судових і портових операцій, уповноважену проводити дії з оцінки або перевірки, або твердження, або сертифікації, потрібні цією главою або частиною А Кодексу ОСПЗ.

11. **Ship Security Plan** (План охорони судна) – означає план, складений для забезпечення застосування на борту судна заходів, призначених для захисту персоналу, вантажу, вантажного транспорту і судових запасів від ризику небезпечного інциденту.

12. **Port Facility Security Plan** (План охорони портових засобів) – означає план, складений для забезпечення застосування заходів для захисту портових засобів та суден, персоналу, вантажів, вантажного транспорту і суднового постачання, що знаходиться у порту при ризику небезпечного інциденту.

13. **Ship Security Officer** (офіцер з охорони судна) – означає особу на борту судна, підвітну капітанові, призначену Компанією як відповідальну за охорону судна, включаючи застосування та підтримку суднового плану охорони та за зв'язок з офіцером охорони компанії і офіцерами охорони порту.

14. **Company Security Officer** (офіцер компанії з охорони) – означає особу, підвітну капітанові, призначену Компанією відповідальним за охорону судна, включаючи виконання плану охорони судна і зв'язок з посадовою особою компанії, відповідальною за охорону, та посадовими особами портових засобів, відповідальними за охорону.

15. **Port Facility Security Officer** (офіцер з охорони портових засобів) – означає особу, призначену відповідальною за створення, застосування, перегляд та підтримку плану з охорони портових засобів і для зв'язку з офіцерами з охорони суден і компаній.

16. **Security Level 1** (Рівень охорони 1) – означає рівень, при якому мінімальні відповідні захисні і охоронні заходи підтримуються увесь час, як нормальний експлуатаційний стан.

17. **Security Level 2** (Рівень охорони 2) – означає рівень, при якому відповідні додаткові заходи захисту і охорони повинні підтримуватися на період часу існування підвищеного ризику інциденту.

18. **Security Level 3** (Рівень охорони 3) – означає рівень, при якому подальші специфічні захисні і охоронні заходи повинні підтримуватися впродовж обмеженого відрізка часу, коли існує велика вірогідність або загроза інциденту, хоча мета нападу може бути невідома.

19. **Piracy** (піратство) – означає незаконні дії, визначені у статті 101 Конвенції ООН з морського права (UNCLOS) 1982 року. Відповідно до ст. 101 «Піратством» є будь-яка з перерахованих нижче дій:

а) будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-який грабіж, здійснюваний з особистими цілями екіпажем або пасажирями якого-небудь приватного судна або приватного літального апарату спрямований:

- проти іншого судна або літального апарату, або проти майна, що знаходиться на борту у відкритому морі;

- проти якого-небудь судна або літального апарату, осіб чи майна у місці, що знаходиться поза юрисдикцією будь-якої держави;

б) будь-який акт добровільної участі у використанні якого-небудь судна або літального апарату, досконалий зі знанням обставин, в силу яких судно або літальний апарат є піратськими суднами або літальними апаратами;

с) будь-яке діяння, що є підбурюванням або свідомим сприянням здійсненню дії, що передбачається в пункті (а) або (б).

20. **Armed Robbery against Ships** (озброєне пограбування суден) – означає будь-який інший незаконний акт насильства або затримання, або будь-який акт розкрадання, або загрозу такого, спрямований проти судна або проти людей або

майна, що знаходяться на борту, який стався у межах дії національної юрисдикції держави.

21. **Об'єкт пошуку** – це те, що необхідно відшукати, виявити. У ході пошуку такими об'єктами є: холодна та вогнепальна зброя, вибухові речовини, запальні речовини, радіоактивні речовини і наркотики.

ГАЛУЗЬ ЗАСТОСУВАННЯ

Програма підготовки призначена для отримання знань, необхідних морякам, до чиїх обов'язків не входять дії щодо забезпечення охорони судна згідно з Планами охорони судна (SSP) і виконання обов'язків відповідно до вимог Конвенції SOLAS 74 з поправками, глава XI-2; Кодексу STCW 95 з поправками, розділ А-VI/6; Кодексу ISPS, Конвенції STCW 78.

Відповідно до вимог, зазначених в розділі А-VI/6 Конвенції ПДНВ і Кодексу з поправками 2010 року, разом з підготовкою відповідального співробітника з охорони судна, надається спеціальна підготовка для вирішення проблеми піратства і озброєного розбою проти суден.

МЕТА Й ЗАДАЧІ (ЦІЛІ) КУРСУ ПІДГОТОВКИ

Мета курсу

Слухачі, що успішно опанували підготовку, повинні демонструвати знання необхідні для виконання обов'язків відповідно до Плану охорони судна (SSP). Не обмежуючись нижче переліченим, слухач повинен знати:

1. значення і послідовні вимоги щодо різних рівнів безпеки;
2. знання надзвичайних заходів і планів дій при непередбачених обставинах;
3. методи розпізнавання і виявлення зброї, небезпечних речовин і пристроїв;
4. ознаки щодо розпізнання людей (без утиску прав), що представляють потенційні загрози безпеці;
5. методи з обходу заходів з охорони судна.

Підготовка здійснюється з метою:

1) отримання знань та відпрацювання практичних навичок з питань охорони, досягнення слухачами належного рівня компетентності:

- з питань, пов'язаних з охороною суден, для усіх моряків;
- з виконання обов'язків членів екіпажу з охорони суден;
- з виконання обов'язків особи командного складу судна, відповідальної за охорону (офіцер з охорони судна);

2) практичної демонстрації досягнення стандартів компетентності, зазначених у колонці 4 таблиці А-VI/6-1 Кодексу ПДНВ.

Підготовка слухачів здійснюється відповідно до стандартів, викладених у:

- пунктах 4, 5 розділу А-VI/6, пунктах 1-3 розділу В-VI/6 та таблиці А-VI/6-1 Кодексу ПДНВ щодо мінімальних вимог для підготовки та інструктажу з питань охорони для усіх моряків;
- пунктах 6-8 розділу А-VI/6, пунктах 4-7 розділу В-VI/6 та таблиці А-VI/6-2 Кодексу ПДНВ щодо мінімальних вимог для підготовки з виконання членами екіпажу обов'язків з охорони суден;
- Модельних курсах ІМО 3.19, 3.26 та 3.27;
- національних вимогах з питань охорони суден та портових засобів.

Задачі (цілі) курсу

Основною задачею курсу є надання слухачам якісних знань, умінь та навичок, необхідних для виконання обов'язків особи командного складу, відповідальної за охорону судна, згідно з вимогами, викладеними у таблиці А-VI/6 Кодексу ПДНВ.

Після закінчення курсу слухачі повинні знати:

- початкове робоче знання термінів та визначень у галузі охорони суден та портових засобів;
- початкове знання міжнародної політики з питань охорони та зобов'язань урядів, компаній та осіб;

- початкове знання рівнів охорони та їх вплив на заходи та процедури з питань охорони на судні та портових засобів;
- початкове знання процедур передачі повідомлень з питань охорони;
- початкове знання прийомів, що використовуються для подолання заходів з охорони;
- початкове знання, що дозволяє розпізнавати потенційні загрози стосовно охорони, в тому числі елементи, що можуть належати до піратства або озброєного пограбування;
- початкове знання, що дозволяє розпізнавати зброю, небезпечні речовини, устаткування та можливий заподіяний ними збиток;
- початкове знання з обробки відповідної інформації та зв'язку з питань охорони;
- початкове знання вимог до підготовки, проведення навчальних тривог та занять згідно з відповідними конвенціями, кодексами та циркулярами ІМО, що стосуються боротьби з піратством та озброєним пограбуванням;
- демонстрація компетентності з питань, що вимагається курсом підготовки.

Слухачі повинні оволодіти відповідними знаннями, розумінням, уміннями та навичками згідно з вимогами правила VI/6 Конвенції ПДНВ, розділу A-VI/6 Кодексу ПДНВ, а також міжнародного та національного законодавства, що стосується питань охорони суден та портових засобів.

ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

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

Форма вихідного контролю - іспит або комп'ютерний тест та практична демонстрація компетентності.

Група для підготовки слухачів не перевищує 25 осіб за умови, що кожен слухач забезпечений робочим місцем, що дозволяє йому працювати з документами та здійснювати конспектування.

Один інструктор може проводити підготовку групи кількістю не більше ніж 25 слухачів.

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 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.

Під час підготовки мають бути розглянуті (продемонстровані) різні види технічних засобів (або їх муляжі, або їх зображення на плакаті з описом), які використовуються з метою охорони як на судні, так і на березі.

Для підготовки повинно використовуватись устаткування, яке звичайно використовується на морських суднах, або наближене до нього.

Перед проведенням підготовки слухачі отримують відповідний інструктаж з охорони праці. Слухачі повинні бути захищені від будь-якої небезпеки протягом всього курсу.

Під час відпрацювання 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.

КОНТРОЛЬ ЗНАНЬ І ЙОГО ХАРАКТЕРИСТИКА

Контроль знань проводиться шляхом поточного опитування на лекціях та демонстрацією слухачами практичних навичок (відповідних дій) на практичних заняттях. Результатом проходження підготовки є оцінка компетентності слухача, що проводиться методом складання іспиту або письмового/комп'ютерного тесту та демонстрацією дій на практичних заняттях.

Критеріями оцінки є правильні відповіді на 75% питань екзаменаційного білета або комп'ютерного теста й правильні демонстраційні дії з урахуванням обмежень обладнання і безпеки людей, а також відповідність їх переважаючим обставинам та умовам. Використовується оцінка двобальної системи: залік, незалік.

Вихідний контроль та практична демонстрація компетентності здійснюються за критеріями оцінювання та процедурами, що розробляються відповідно до Модельного курсу ІМО 3.12 «Оцінка компетентності, екзамену та дипломування моряків» та критеріїв оцінки компетентності, наведених в колонці 4 таблиці А-VI/6-1 Кодексу ПДНВ.

У разі успішного проходження курсу підготовки за напрямками «**Підготовка та інструктаж з питань охорони для усіх моряків**» (**Security-Related Training and Instruction for All Seafarers**) слухачам видається відповідний документальний доказ підготовки (свідоцтво). Журнал реєстрації видачі свідоцтв повинен бути прошитий, пронумерований, скріплений підписом керівника НТЗ та завірений печаткою НТЗ.

Звіт про видане свідоцтво передається до Державного реєстру документів моряків.

Оцінювання	Критерії оцінювання
Не залік	Слухач на рівні розпізнання, без достатнього розуміння 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 охорони судна. Недостатньо обґрунтовано аналізує і порівнює інформацію. Не усвідомлено користується нормативною документацією. При відповіді і вирішенні змодельованих проблемних ситуацій щодо охорони судна припускається помилок, які самостійно виправити не може.
Залік	Слухач самостійно з розумінням 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 охорони судна за типовим алгоритмом.

Мінімальні стандарти компетентності викладені в колонці 3 Таблиці А - VI/6-1 „ Специфікація мінімального стандарту компетентності з усвідомлення важливості питань охорони ” Розділу А - VI/6 Кодексу STCW.

Специфікація мінімального стандарту компетентності з усвідомлення важливості питань охорони

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
Сфера компетенції	Знання, розуміння та професійні навички	Методи демонстрації компетентності	Критерії для оцінки компетентності
Сприяння посиленню охорони на морі шляхом підвищеної обізнаності	<p>Початкове робоче знання термінів та визначень з охорони на морі, у тому числі елементи, що можуть відноситися до піратства або озброєного пограбування.</p> <p>Початкове знання міжнародної політики у галузі охорони на морі та зобов'язань урядів, компаній та окремих осіб.</p> <p>Початкове знання рівнів охорони на морі та їх вплив на заходи та процедури охорони на судні та на портових засобах.</p> <p>Початкове знання процедур передачі повідомлень, пов'язаних з охороною.</p> <p>Початкове знання планів дій у надзвичайних ситуаціях, пов'язаних з охороною.</p>	Оцінка результатів схваленого інструктажу або проходження схваленого курсу підготовки.	Вимоги, що відносяться до посилення охорони на морі, правильно визначаються.
Розпізнавання загроз, що стосуються охорони	<p>Початкове знання способів, що використовуються для подолання заходів з охорони.</p> <p>Початкові знання, що дозволяють розпізнавати потенційні загрози стосовно охорони, у тому числі елементи, що можуть відноситися до піратства або озброєного пограбування.</p> <p>Початкові знання, що дозволяють розпізнавати зброю, небезпечні речовини і пристрої, та обізнаність про збиток, який вони можуть заподіяти.</p> <p>Базові знання з обробки відповідної інформації та зв'язку з питань безпеки.</p> <p>Початкові знання питань поводження з конфіденційною інформацією та пові-</p>	Оцінка результатів схваленого інструктажу або проходження схваленого курсу підготовки.	Загрози, що стосуються охорони на морі, правильно визначаються.

	домленнями, що відносяться до охорони.		
Розуміння необхідності та методів для підтримки обізнаності і пильності у питаннях охорони	Початкове знання вимог до підготовки, проведенню навчань та занять згідно до відповідних конвенцій, кодексів та циркулярів ІМО, включаючи ті, що відносяться до боротьби з піратством та озброєним пограбуванням.	Оцінка результатів схваленого інструктажу або проходження схваленого курсу підготовки.	Вимоги, що відносяться до посилення охорони на морі, правильно визначаються.

ІНСТРУКТОРСЬКИЙ СКЛАД

Інструктори НТЗ, що здійснюють підготовку з питань охорони судна, повинні мати:

- диплом про закінчення вищого морського навчального закладу або диплом про відповідну спеціальну освіту;
- документально підтверджений досвід роботи на морських суднах на посаді особи командного складу морських суден чи досвід роботи як викладача відповідної спеціальності морського або спеціального навчального закладу відповідної спеціальності не менше одного року;
- документ про проходження спеціальної підготовки за напрямом «Офіцер з охорони судна», виданий після проходження підготовки відповідно до вимог Правила VI/5 Конвенції ПДНВ та національних вимог у схваленому НТЗ;
- документ, що підтверджує практичний досвід роботи в НТЗ за напрямом «Офіцер з охорони судна» не менше одного року або проходження стажування в НТЗ (проведення не менше двох повних курсів підготовки з питань охорони судна), та наявність позитивного відгуку керівника НТЗ за результатами стажування;
- документальне підтвердження підготовки з техніки інструктажу та методів і практики підготовки згідно з вимогами розділів А-I/6 та В-I/6 Кодексу ПДНВ.

Кількість інструкторів, що проводять підготовку з питань охорони, залежить від кількості слухачів і посадочних місць та повинна бути не меншою, ніж 1 інструктор на групу до 25 слухачів.

ВИМОГИ ДО РОБОЧОГО МІСЦЯ ІНСТРУКТОРА

Робоче місце інструктора повинно забезпечувати:

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

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

ВСТУПНІ ВИМОГИ ДО СЛУХАЧІВ

Слухачі курсу:

- рядові члени екіпажу та особи командного складу або студенти старших курсів вищих морських навчальних закладів, які мають стаж роботи на морських суднах не менше одного року;
- відповідають встановленим вимогам до стану здоров'я;

Мінімальний стандарт компетентності моряка визначається вимогами правила VI/6 Конвенції ПДНВ, розділом А-VI/6 Кодексу ПДНВ.

ВИМОГИ ДО РОБОЧОГО МІСЦЯ СЛУХАЧА

Кожному зі слухачів має бути виділено в класі окреме місце за столом, що надає можливість здійснювати роботу з документами та конспектування.

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

НАВЧАЛЬНИЙ ПЛАН ПОВНОГО КУРСУ ПІДГОТОВКИ

Назви тем відповідно до Модельного курсу ІМО 3.27	Час підготовки (годин)		
	теоретична підготовка	практична підготовка	усього
1. Вступна частина: 1.1. Огляд курсу 1.2. Рівень компетентності, який має бути досягнутий 1.3. Сучасні загрози безпеці 1.4. Суднові та портові операції та умови			
Усього за темою	0,75	-	0,75
2. Політика морської охорони: 2.1. Загальне ознайомлення з міжнародними конвенціями, кодексами та рекомендаціями, що стосуються питань охорони 2.2. Загальне ознайомлення з національним законодавством, що стосується питань охорони 2.3. Термінологія 2.4. Порядок використання конфіденційної інформації та зв'язку з питань охорони			
Усього за темою	0,75	-	0,75
3. Відповідальність, пов'язана з охороною: 3.1. Договірні уряди 3.2. Компанія 3.3. Судно 3.4. Портовий засіб 3.5. Особа командного складу, відповідальна за охорону судна 3.6. Офіцер з охорони компанії 3.7. Офіцер з охорони портового засобу 3.8. Члени екіпажу, що виконують обов'язки з охорони судна 3.9. Персонал портового засобу, що виконує обов'язки з охорони судна 3.10. Інший персонал			
Усього за темою	0,5	-	0,5
4. Ідентифікація і розпізнавання загроз та реагування на них: 4.1. Розпізнавання і виявлення зброї, небезпечних речовин і пристроїв 4.2. Розпізнавання на недискримінаційній основі осіб, які			

ПВНЗ «Одеський морський інститут»
Курс: «Підготовка та інструктаж з питань охорони для усіх моряків»

створюють потенційний ризик щодо охорони 4.3. Способи, які використовуються для уникнення від заходів з охорони			
Усього за темою	1,0	-	1,0
5. Дії з охорони судна: 5.1. Дії, яких необхідно вживати у разі різних рівнів охорони 5.2. Доповіді про інциденти з питань охорони			
Усього за темою	0,5	-	0,5
6. Готовність до надзвичайних ситуацій, навчання та підготовка 6.1. Загальне ознайомлення з планом дій при надзвичайних ситуаціях 6.2. Навчання і практична підготовка з питань охорони			
Усього за темою	0,5	-	0,5
Усього за напрямом підготовки	4,0	-	4,0
Іспити, демонстрація компетентності	-	-	0,5
Усього			4,5

РОЗКЛАД ПОВНОГО КУРСУ ПІДГОТОВКИ

День	Назви тем відповідно до Модельного курсу ІМО 3.19
День 1	<p>1. Вступна частина:</p> <p>1.1. Огляд курсу</p> <p>1.2. Рівень компетентності, який має бути досягнутий</p> <p>1.3. Сучасні загрози безпеці</p> <p>1.4. Суднові та портові операції та умови</p> <p>2. Політика морської охорони:</p> <p>2.1. Загальне ознайомлення з міжнародними конвенціями, кодексами та рекомендаціями, що стосуються питань охорони</p> <p>2.2. Загальне ознайомлення з національним законодавством, що стосується питань охорони</p> <p>2.3. Термінологія</p> <p>2.4. Порядок використання конфіденційної інформації та зв'язку з питань охорони</p> <p>3. Відповідальність, пов'язана з охороною:</p> <p>3.1. Договірні уряди</p> <p>3.2. Компанія</p> <p>3.3. Судно</p> <p>3.4. Портовий засіб</p> <p>3.5. Особа командного складу, відповідальна за охорону судна</p>

День 1	<p>3.6. Офіцер з охорони компанії 3.7. Офіцер з охорони портового засобу 3.8. Члени екіпажу, що виконують обов'язки з охорони судна 3.9. Персонал портового засобу, що виконує обов'язки з охорони судна 3.10. Інший персонал</p> <p>4. Ідентифікація і розпізнавання загроз та реагування на них: 4.1. Розпізнавання і виявлення зброї, небезпечних речовин і пристроїв 4.2. Розпізнавання на недискримінаційній основі осіб, які створюють потенційний ризик щодо охорони 4.3. Способи, які використовуються для уникнення від заходів з охорони</p> <p>5. Дії з охорони судна: 5.1. Дії, яких необхідно вживати у разі різних рівнів охорони 5.2. Доповіді про інциденти з питань охорони</p> <p>6. Готовність до надзвичайних ситуацій, навчання та підготовка 6.1. Загальне ознайомлення з планом дій при надзвичайних ситуаціях 6.2. Навчання і практична підготовка з питань охорони</p> <p>Іспити, демонстрація компетентності</p>
---------------	---

Графік повного курсу підготовки

Період / Кількість годин		
Тривалість підготовки: один день (4.5 годин)		День / Усього годин
1-ий період (09:00 – 13:00)	2-ий період (14:00 – 14:30)	
4 години	0.5 годин	Перший / 4.5 годин
Усього за напрямом підготовки:		4.5 годин

ДЕТАЛЬНА НАВЧАЛЬНА ПРОГРАМА ПІДГОТОВКИ

Майстерність у виконанні обов'язків з охорони судна

Компетентність: Сприяти підвищенню рівня охорони на морі шляхом підвищення усвідомлення важливості питання

Знання, розуміння, навички:

Основні практичні знання термінів та визначень щодо безпеки на морі.

Основні практичні знання термінів та визначень, включаючи елементи, які можуть мати відношення до піратства та збройного пограбування.

Основи знань міжнародної політики в галузі охорони на морі та відповідальності урядів, компаній та окремих осіб.

Основи знань рівнів охорони на морі та їх вплив на заходи та процедури з охорони на суднах і в портових засобах.

Основи знань про процедури повідомлень, пов'язаних з охороною.

Основи знань про плани підготовки до дій у надзвичайних ситуаціях, пов'язаних з охороною на морі.

Ціль:

Правильне визначення вимог, що відносяться до підвищеного рівня охорони на морі

Компетентність: Розпізнання загроз безпеці

Знання, розуміння, навички:

Основи знань щодо способів, що використовуються для уникнення заходів з охорони.

Основи знань, що дозволяють розпізнати потенційні загрози охороні, включаючи елементи, які можуть відноситись до піратства та збройного пограбування.

Основи знань, що дозволяють розпізнати зброю, небезпечні речовини та пристроїв, і розуміння шкоди, який вони можуть завдати.

Основи знань щодо володіння інформацією пов'язаної з охороною судна і зв'язком.

Ціль:

Правильне визначення загроз охороні на морі

Компетентність: Розуміння необхідності і методів підтримки пильності в сфері охорони

Знання, розуміння, навички:

Основи знань щодо вимог до підготовки навчань та вправ відповідно до конвенцій, кодексів та циркулярних листів ІМО, включаючи ті, що стосуються протидії піратству і озброєному пограбуванню.

Ціль:

Правильне визначення вимог, що відносяться до підвищеного рівня охорони на морі

Знання, розуміння, майстерність

1. Вступ

1.1 Огляд курсу

.1 Описати зміст тем та зазначення особливого значення курсу

1.2 Рівень компетентності, який буде досягнутий

.1 Описати знання, навички та уміння, які будуть придбані по завершенні курсу

1.3 Існуючі загрози безпеці

1.1 Узагальнення та опис загроз індустрії морського транспорту, таких як:

- піратство та озброєні напади;
- тероризм;
- провезення контрабанди;
- безквіткові пасажери (зайці) та біженці;
- крадіжка вантажів;
- побічні збитки (додаткові збитки).

1.4 Дії на судні та в порту та умови їх виконання

.1 Характеристика особливостей транспортування різними видами транспорту та взаємодії між суднами та іншими структурами

2. Політика щодо безпеки на морі

2.1. Знайомство з відповідними міжнародними конвенціями, кодексами і рекомендаціями.

- .1** узагальнена характеристика попередніх зусиль ІМО щодо охорони судна на морі, таких як MSC/Circ. 443, SUA, Act та інших.
- .2** узагальнений опис швидкісних дій ІМО щодо посилення охорони судна після 09/2011р.
- .3** узагальнений зміст поправок до Глави XI Конвенція SOLAS-74 та зміст Кодексу ISPS.
- .4** загальні положення, пов'язані з охороною судна в поправках до Конвенції STCW 78.
- .5** загальний зміст положення ІМО щодо попередження та придушення піратських актів та озброєного пограбування суден.

2.2. Знайомство з відповідним державним законодавством та інструкціями.

.2 Узагальнений опис вимог відповідного національного законодавства та інструкцій

2.3. Визначення.

.1 Детальне визначення понять:

- план охорони судна;
- посадова особа компанії, відповідальна за охорону (офіцер з охорони компанії);
- особа командного складу, відповідальна за охорону судна (офіцер з охорони судна);
- портовий засіб;
- взаємодія судно-порт;
- взаємодія судно-судно;
- посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону (офіцер з охорони портового засобу);
- уповноважений орган влади;
- уповноважені організації з охорони судна (визнані в сфері охорони організації);
- декларація з охорони судна;
- пригоди, пов'язані з охороною судна;
- рівень охорони судна;
- три рівні охорони судна;
- поняття, пов'язані з піратством та озброєним нападом.

2.4. Володіння та поводження з конфіденційною інформацією, пов'язаною з охороною судна

.1 Визначення конфіденційної інформації, пов'язаної з охороною судна та важливість збереження її конфіденційності.

3. Обов'язки з охорони судна

3.1. Уряди, що домовляються

.1 визначає обов'язки урядів, які домовляються згідно з Конвенцією SOLAS глава XI-2, Кодекс ISPS та Конвенції STCW 78 з поправками.

3.2. Компанії

.1 визначає обов'язки компанії по відношенню до:

- забезпечення капітана судна документами щодо екіпажу судна та його зайнятості;
- забезпечення Плану з охорони судна пунктом, який містить чітку вказівку на верховну владу капітана судна;
- призначення посадової особи компанії, її обов'язки та особи командного складу, відповідальної за охорону судна та надання їм необхідної підтримки щодо виконання покладених обов'язків та несення відповідальності.

3.3. Судно

.1 Виконання судном вимог Плану забезпечення охорони відповідно до рівня охорони судна.

3.4. Портовий засіб (Port facility)

.1 Відповідність портового засобу відповідним вимогам Глави XI-2 Конвенції SOLAS-74 та Кодексу ISPS.

.2 Визначення, що портовий засіб повинен функціонувати на рівні охорони, що встановлений урядом держави, на території якої він знаходиться.

3.5 Особа командного складу, відповідальна за охорону судна (Ship Security Officer)

.1 Обов'язки компанії щодо призначення для кожного судна особи командного складу, відповідальної за охорону судна.

.2 Перелік обов'язків та зони відповідальності особи командного складу, пов'язаної з охороною судна.

3.6. Посадова особа компанії, відповідальна за охорону (Company Security Officer)

.1 Обов'язки компанії щодо призначення посадової особи компанії, до чітких обов'язків входить охорона судна.

.2 Визначення, що особа призначена посадовою особою компанії, відповідальною за охорону може бути призначена для одного або більше суден з чіткою вказівкою за які судна вона несе відповідальність.

.3 Можливість призначення компанією декількох осіб посадовими особами компанії, відповідальними за охорону, при умові чіткої вказівки, за які судна несе відповідальність кожна особа.

.4 Перелік обов'язків та зони відповідальності посадової особи компанії, пов'язаної з охороною судна.

3.7. Посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону (Port Facility Security Officer)

.1 Визначення, що посадова особа портового засобу, до чітких обов'язків входить охорона судна повинна бути призначення для кожного засобу

.2 Визначення, що посадова особа портового засобу, до чітких обов'язків входить охорона судна повинна бути призначення для одного або більшої кількості засобів.

.3 Перелік обов'язків та зони відповідальності посадової особи портового засобу, відповідальної за охорону.

3.8. Моряки, до чітких обов'язків входить охорона судна

.1 Визначення, що для виконання Плану охорони судна, члени екіпажу судна, окрім особи командного складу, відповідальної за охорону судна, виконують відповідні обов'язки з охорони судна.

3.9 Персонал портового засобу, до чиїх обов'язків входить охорона судна

.1 Визначення, що персонал портового засобу, відповідальний за охорону, що не є посадовою особою портового засобу, може бути призначений для підтримки забезпечення Плану охорони судна.

3.10. Інший персонал

.1 Визначення, що інший персонал судна та портового засобу може відігравати роль у підвищенні ефективності охорони судна.

.2 Визначення, що персонал, який не працює на судні або портовому засобі, може відігравати роль у підвищенні ефективності охорони судна.

.3 Визначення, що військові, промислові та міжурядові організації можуть відігравати роль у попередженні, придушенні та оповіщенні щодо випадків піратства та озброєного пограбування на суднах.

4. Ідентифікація загрози, розпізнання та реагування

4.1. Розпізнання та виявлення зброї, небезпечних речовин та пристроїв

.1 визначення різних типів зброї, небезпечних речовин та пристроїв, збиток, який вони можуть нанести, їх зовнішній вигляд.

4.2. Розпізнання потенційних загроз безпеці (без утиску прав людей)

.1 визначення загальних характеристик та поведінкових зразків людей, які, імовірно, будуть загрожувати безпеці.

.2 визначення важливості спостережень щодо розпізнавання таких людей.

4.3. Виверти, що використовуються, щоб обійти заходи з охорони судна

.1 визначення вивертів, які можуть використовуватись, щоб обійти заходи з охорони судна.

.2 визначення методів, що використовуються піратами та озброєними грабіжниками, щоб напасти на судно.

5. Дії щодо забезпечення охорони судна

5.1. Дії, необхідні при різних рівнях охорони судна

.1 Три рівня охорони судна та необхідні дії при кожному з них.

.2 Визначення рекомендованих дій, як відповідь на напад та атаки, що вживаються піратами та озброєними грабіжниками.

5.2. Оповіщення щодо подій з охорони судна

.1 Загальні вимоги до звітних документів, що оформляються у випадку подій з охорони судна, важливість фіксування подробиць подій з охорони судна, включаючи протоколи з повідомленнями про напади спроби нападів піратів та озброєних грабіжників.

6. Готовність до надзвичайних ситуацій. Навчання та тренування

6.1. Виконання планів дій при надзвичайних ситуаціях

.1 Дії, необхідні при порушенні охорони судна.

.2 Плани дій при непередбачених обставинах у випадку:

- нападу;
- загрози бомби;
- нерозпізнаних об'єктів / вибухових речовин на судні;
- пошкодження/руйнування засобу;
- піратства і озброєного нападу;
- безквіткових пасажирів

6.2 Навчання та тренування з охорони судна

.1 Вимоги до проведення *навчань та занять з охорони судна та їх* важливість, включаючи і ті, які стосуються запобігання та придушення піратства та озброєного пограбування суден.

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ ВИКЛАДАЧА-ІНСТРУКТОРА ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОГРАМИ НАПРЯМКУ ПІДГОТОВКИ

Методи, процедури та засоби надання знань, умінь та навичок, необхідних для досягнення запропонованого стандарту компетентності, використовуються, оцінюються та підтримуються особами кваліфікованими відповідно до пунктів 4, 5 та 6 Розділу А-I/6 Кодексу з підготовки та дипломування моряків і несенню вахти з поправками.

1. Вступ

1.1 Огляд курсу

Відправною точкою повинно бути повідомлення про мету курсу, короткий огляд програми курсу з зазначенням особливого значення курсу, опис основних засобів навчання та методики проведення занять.

1.2 Рівень компетентності, який буде досягнутий

Необхідно повідомити слухачам мінімальні вимоги щодо компетентності (знань та професійних навичок) моряків, які підготовані по базисній програмі охорони судна, що зазначені в розділі 2. “Освітньо-кваліфікаційні вимоги до слухачів та рівня їх підготовки” та відповідають змісту таблиці А- VI/6-1 Кодексу STCW з поправками. Описати методи демонстрації та критерії оцінки компетентності при вихідному контролі. Особливу увагу приділити вимогам щодо практичної демонстрації умінь у проведенні фактичних пошуків та формальних оглядів.

Викладач-інструктор повинен підкреслити, що по завершенні курсу, слухачі повинні бути спроможні сприяти підвищенню морської безпеки через повне розуміння та здатність впізнання погроз безпеці судна.

1.3 Існуючі загрози безпеці (з приведенням прикладів)

Підсумком отримання знань про поточні загрози морській безпеці є забезпечення розуміння останніх угод і законодавства в цій галузі з розумінням важливості навчання, що забезпечує цей курс. Слухачі повинні ясно відчувати дієвість поточних питань безпеки, які включають піратство, тероризм, контрабанду, крадіжку вантажів і супутній збиток. При читанні цього курсу необхідно змінити та ідентифікувати застарілу думку деяких слухачів про те, що питання безпеки судна не є важливою проблемою та дати сучасне трактування цієї проблеми.

Піратство та озброєні напади відбуваються все частіше і частіше. Озброєні пограбування відбуваються головним чином в районах портів, тоді як

піратство, звичайно відбувається з суднами у морі. Офіційне визначення піратства - стаття 101 Конвенції ООН з Морського права. Піратством є будь-яке з перелічених нижче дій:

а) будь-який неправомірний акт насилля, затримання або будь-який грабіж, який чиниться з особистими цілями екіпажем або пасажирями будь-якого приватного судна або приватного літального апарату та спрямований на:

i) у відкритому морі проти іншого судна або літального апарату або проти осіб чи майна, яке знаходиться на їх борту;

ii) проти будь-якого судна або літального апарату, осіб або майна у місці поза юрисдикцією якої б не було держави;

б) будь-який акт добровільної участі у використанні якого-небудь судна або літального апарату, здійснений зі знанням обставин, в силу яких судно або літальний апарат є піратським судном або літальним апаратом;

с) будь-які дії, що є підбурюванням або свідомим сприянням вчиненню дій, які передбачені в підпунктах «**a**» або «**b**».

Для допомоги в усвідомленні величини та серйозності проблем, пов'язаних з піратством та озброєними пограбуваннями, необхідно привести слухачам останні статистичні дані з цього питання.

Тероризм звичайно тягне за собою насилля або погрозу насиллю, екстремістськими групами, які прагнуть досягнути політичних цілей зловмисними засобами. Терористична група може спробувати заявити про себе використовуючи різні типи бомб, декларуючи загрозу вибуху або викрадаючи судно. Все частіше та частіше терористи діють спільно з екстремістськими релігійними сектами, які сприяють неадекватній поведінці.

Контрабанда це злочинна діяльність, яка може привести до великих грошових збитків для власника судна, яка використовується контрабандистами. Часто, наркотики - ввезений контрабандою товар, і вони можуть бути доставлені на борт судна багатьма способами, такими як: у багажі, постачанні, на або у тілі людини, в електронному обладнанні. Зброя - є особливим пунктом, пов'язаним з контрабандою. Наркотики, зброя доставляються на борт судна різними способами, включаючи розміщення у вантажних контейнерах.

Викрадення вантажів, давня проблема, яка продовжує виснажувати морську галузь та викликає грошові збитки у вражаючих розмірах. Попередження злочинства звичайно - самий ефективний метод контакту з цією загрозою безпеки. Хоча в деяких випадках викрадення вантажів може не бути насильством або вирішенням політичних проблем, це питання лишається одним з перших у списку загроз безпеці, які обговорюються в цьому курсі, та вимагає рішень.

Викладачі-інструктори повинні довести до слухачів, що викрадення вантажів, тільки одна з багатьох загроз безпеці вантажу. Інші загрози безпеці повинні бути також обговорені під час викладання матеріалу цього розділу курсу.

Супутній збиток відбувається, коли вогонь, вибух або напад приводять до пошкодження судна або судових пристроїв. Такі пошкодження можуть носити характер ненавмисних, проте витрати на їх ліквідацію реальні. Існують заходи,

які можуть мінімізувати наслідки пошкоджень цього типу.

1.4 Дії на судні та в порту та умови їх виконання

В цьому розділі курсу слухачам необхідно дати основні поняття щодо організації роботи транспортної системи, в якій здійснюються морські операції. Розуміння основних принципів складної системи транспортування, структури логістики морської системи транспортування дозволять слухачам поліпшити морську безпеку. Слухачам важливо привести загальні приклади та отримати уявлення про механізми міжнародної обробки вантажів та пасажиропотоків и пов'язане з цим використання різних видів транспорту в загальному ланцюгу транспортування. Експлуатаційний інтерфейс між морськими та іншими способами транспортування - центральний компонент цього сегменту курсу. Слухачі також повинні бути ознайомлені з основними принципами контролю над вантажами та системами відповідної інформації в контексті безпеки.

2. Політика щодо безпеки на морі

2.1. Знайомство з відповідними міжнародними конвенціями, кодексами и рекомендаціями

Слухачі повинні отримати основну оцінку спроб міжнародних організацій щодо мінімізації, зупинення або управління загрозами безпеки при морському транспортуванні іншими способами. З цією метою Міжнародна морська організація (ІМО) прийняла ряд резолюцій та угод. Наприклад, Резолюція А.545 (13) – «Заходи попередження актів піратства та озброєних пограбувань суден» була підписана у 1983 році. У 1985 році прийнята Резолюція А.584 (14) ІМО – «Заходи попередження протиправних дій, які погрожують безпеці суден та пасажирів» (вона була розглянута в листопаді 2001 року з Резолюцією А.924 (22) ІМО). Тоді в 1986 році ІМО схвалила MSC/Circ.443 – «Заходи щодо попередження протиправних дій проти пасажирів та команди на борту суден». У 1988 році, Угода щодо попередження протиправних дій проти безпеки морської навігації (SUA), які націлені на забезпечення, прийняття відповідних судових заходів, прийнятих проти людей, які здійснюють протиправні дії проти суден. Протиправні дії включають конфіскацію суден силою, насильницькі дії проти людей на борту суден і розміщених на борту судна пристроїв, які, можуть бути зруйновані або пошкоджені. Угода зобов'язує уряди, що підписали його видавати або переслідувати по суду передбачуваних злочинців. 1 березня 1992 SUA увійшла в силу.

Після трагічних подій 11 вересня 2001 двадцять друга сесія ІМО, в листопаді 2001, одностайно погодилася на створення нових інструкцій безпеки. ІМО схвалила розвиток нових заходів, що стосуються безпеки суден і портових споруд, для прийняття Конференцією, доповнень до Міжнародної конвенції з безпеки життя у морі, 1974, в грудні 2002 року (Дипломатична Конференція), урядами що підписали угоду. Прийняття цього документа представляє значне досягнення для ІМО. Це явна ознака серйозності ситуації так само як і наміри захистити світове судноплавство від інцидентів пов'язаних з безпекою і

загрозами.

Зустріч Дипломатичної Конференції в грудні 2002 року привела до поправок до Конвенції SOLAS 74. 1 липня 2004 року ці поправки вступили в силу. У короткому резюме про ці поправки має бути згадано про зміни в Главі V, але з акцентом на зміни Глави XI, Постанов 3 та 5 і нових Постанов 1-13 Глави XI-2 та Кодексу ISPS.

Слухачі повинні бути ознайомлені з умовами пов'язаними з безпекою, що містилися в поправках 2010 року до Кодексу STCW. Вони повинні також знати про керівництво ІМО щодо запобігання та придушення піратства і збройного пограбування спрямованого проти суден. Особливо цікавий в останньому випадку буде MSC/Circ. 1334 від 23.06.09 ("Керівництво судновласникам, компаніям, операторам судна, капітанам і команді про запобігання і придушення піратських актів та озброєного пограбування спрямованого проти суден").

2.2. Знайомство з відповідним державним законодавством та інструкціями

Узагальнений опис вимог відповідного національного законодавства та інструкцій

Для слухачів буде корисним придбати знання про дії спрямовані урядом на зміну національного законодавства та/або інструкцій з метою вжиття заходів для поліпшення морської безпеки. Викладачі можуть використовувати приклади, прийняті Україною та/або іншими країнами, щоб ілюструвати основну частину цього розділу курсу.

2.3. Визначення

При детальному визначенні понять слухачі будуть мати потребу в практичному знанні кількох умов, викладених в Правилі 1 Глави XI-2 Конвенції SOLAS-74 в Кодексі ISPS Розділ 2, і в кращій практиці управління, щоб уникнути піратських атак недалеко від узбережжя Сомалі і в районі Аравійського моря (ВМР 4). Ці умови, можливо, потребують роз'яснення досвідченим викладачем для досягнення необхідного рівня розуміння. Наприклад, акцент або інше роз'яснення викладачем робиться на те, що особа командного складу, пов'язана з охороною судна - людина на борту судна, і в цьому сенсі посадовій особі компанії, пов'язаній з охороною судна неможливо діяти також, як особа командного складу, пов'язана з охороною судна.

2.4. Володіння та поводження з конфіденційною інформацією, пов'язаною з безпекою та охороною судна

Слухачі повинні розуміти, що певна інформація і зв'язок впливають на ступінь безпеки і що рівень впливу може змінитися, також, як і рівні безпеки 1, 2, і 3. Не санкціонований витік конфіденційної інформації може привести до згубних наслідків. Весь персонал повинен оцінити ризик витоків пов'язаних з безпекою з допомогою комунікації невідповідними методами, включаючи підозрілих людей.

3. Обов'язки з охорони судна

Цей розділ призначений, для того щоб дати елементарні знання слухачам про елементи морської системи забезпечення безпеки, задуманої ІМО і показати, як різні підприємства повинні співпрацювати, щоб досягти необхідного ефекту.

3.1. Уряди, що домовляються

Глави XI-1 і XI-2 Конвенції SOLAS 74 показують роль урядів, що укладають угоду та їх зобов'язань у повній схемі поліпшення морської безпеки. Основне розуміння цієї інформації допоможе слухачам усвідомити, як і чому діяли їхні власні уряду і як вони можуть відчувати контроль суден державою порту, який здійснюється іншим урядом.

Розглянути обов'язки урядів, що домовляються відносно Кодексу ISPS та Конвенції STCW 78 з поправками.

Уповноважені організації з охорони судна (визнані в сфері охорони організації). Описати роль та функції уповноважених організацій з охорони судна.

3.2. Компанія

Узагальнені обов'язки компанії визначені Главою XI-1 Конвенції SOLAS-74, де дані численні зобов'язання відповідно до Глави XI-2 і Кодексу ISPS, від безперервних звітів, резюме - до отримання Міжнародного сертифікату охорони судна. Слухачі можуть розширити діапазон знань від ясного розуміння ролі компанії та підтримки, яку вони мають очікувати від неї.

3.3. Судно

Термін “судно” визначається, як засіб що використовується і до якого застосовується Глава XI SOLAS. Різні частини Глави XI та Кодексу ISPS регламентують персоніфікацію, дії, плани, документацію і т.і, відносно того, як судно буде представлено в контексті безпеки. Всі слухачі повинні розуміти ці вимоги, оскільки вони стосуються важливого наріжного каменю морської системи транспортування.

3.4. Портовий засіб

Портовий засіб, численні обов'язки і дії покладені на портовий засіб визначено в частині 1.9 Правила 1 Глави XI-2 Конвенції SOLAS-74. Всі слухачі повинні зрозуміти роль портового засобу у підтримці безпеки морської системи транспортування.

3.5. Особа командного складу, відповідальна за охорону судна

Пояснити обов'язки компанії щодо призначення для кожного судна особи командного складу, відповідальної за охорону судна. Дати перелік обов'язків та зони відповідальності особи командного складу, відповідальної за охорону судна.

3.6 - 3.10. Посадова особа компанії, відповідальна за охорону судна, посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону та інший персонал.

Слухачі повинні розуміти роль кожного з цих різних фахівців і знати, що очікувати від кожного з точки зору повноважень і відповідальності. Частина А Кодексу ISPS і В, ясно окреслюють функції, обов'язки і вимоги для кожної з цих категорій персоналу. Це саме ті люди, які змушують працювати плани забезпечення охорони судна і знають як їх поліпшити. Слухачі у рольовій грі повинні будуть оцінити роль кожного з них, періодично міняючись ролями. Слухачі повинні також зрозуміти роль персоналу в організаціях, які залучені у відповідь на напади і припинення спроби нападів піратами і озброєними грабіжниками.

4. Ідентифікація загрози, розпізнання та реагування

4.1. Розпізнання та виявлення зброї, небезпечних речовин та пристроїв

Необхідно акцентувати увагу на особливостях і потенційних загрозах зброї; вибухових пристроїв; хімічних та біологічних речовин, радіологічних елементів; які становлять небезпеку для персоналу, судна, вантажу .

4.2. Розпізнання потенційних загроз безпеці (без утиску прав людей)

Викладачі повинні продемонструвати приклади підозрілої поведінки, підкреслюючи важливість відходу від расового профілювання та етнічного стерео стикування. Приклади підозрілої поведінки включають:

- Невідомі люди, фотографують суду або кошти.
- Невідомі люди, що намагаються отримати доступ до суден або засобів охорони.
- Особи, що представляють ділові кола або придорожні торговці їжею розташовані поруч або в безпосередній близькості з обладнанням.
- Невідомі люди, що тиняються біля суден або портових споруд протягом тривалих періодів часу.
- Невідомі люди, що дзвонять по телефону, з метою з'ясувати заходи безпеки, персоналу або стандартні режими роботи.
- Транспортні засоби, з байдикуючим в них персоналом, здійснюють фотографічну зйомку або роблять схему судна та інших засобів охорони.
- Маленькі човни, з байдикуючою командою на борту, здійснюють фотографічну зйомку або роблять схему судна та інших засобів.
- Літак цивільної авіації, що працює в близькості до судів або засобів охорони.
- Люди, які можуть нести бомби або брати участь у діях команди смертників.
- Невідомі люди, які намагаються отримати інформацію про судна або засоби охорони, наближаючись до персоналу або їх сім'ям та залучаючи їх до розмови.
- Продавці, які намагаються продати товари.
- Робітники, які намагаються отримати доступ до засобів охорони, щоб

- відновити, замінити, обслужити або встановити обладнання.
- Електронні листи, в яких намагаються отримати інформацію щодо засобів охорони, персоналу або стандартних режимів роботи.
 - Скидання або намагання скидання пакетів.
 - Антинаціональні почуття, висловлені співробітниками або продавцями.
 - Антинаціональні брошури, що нав'язуються співробітникам або розміщені на вітровому склі на автостоянках.
 - Незвичайні телефонні дзвінки.
 - Прогулянкові судна з людьми на борту, які зображують моряків, що терплять лихо, щоб залучити допомогу з боку інших суден.
 - Високошвидкісні шлюпки, що наближаються до судна на курсі перехоплення.
 - Маленький плавзасіб, що містить сходи, шлюпкові якорі та інші потенційні пристрої посадки.
 - Присутність близько одного або більше "суден-носіїв", маломірних плавальних засобів.

4.3. Виверти, що використовуються, щоб обійти заходи з охорони судна

Слухачів потрібно застерегти, що ніяке обладнання безпеки або заходи, що вживаються не можуть бути безпомилковими. Слухачі повинні бути проінформовані про відомі методи, які можуть використовуватися, щоб ухилитися від систем забезпечення безпеки та засобів їх управління, таких як виведення з ладу систем сигналізації, злому замків, блокування радіо-сигналів, і т.і.

Мають бути опрацьовані відомі методи, що використовуються піратами і озброєними грабіжниками, щоб потрапити на судна і вжити напад. Найкраща практика управління, для запобігання піратських захоплень недалеко від узбережжя Сомалі і в районі Аравійського моря (BMP 4) - Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area (BMP4). Edinburgh: Witherby Seamanship International. Забезпечує корисним описом типових піратських нападів, які можуть служити основою для обговорення.

5. Дії щодо забезпечення охорони судна

Частини А та В Кодексу ISPS, керівні документи ІМО і інші ресурси будуть корисні для збору матеріалу, який буде представлений в цьому розділі курсу. Викладачі повинні вказати, що цей розділ курсу в якому необхідно розглянути, як ідеї, плани та підготовка перетворюються в дії і процедури.

5.1. Дії, необхідні при різних рівнях охорони судна

Викладач повинен забезпечити елементарні знання рівнів охорони і різні типи заходів безпеки, які потрібно розглянути для суден у морі та в порту, оскільки вони є відповіддю на інциденти пов'язані з безпекою. Повинна бути підкреслена важливість ознайомлювального навчання, що полягає в залученні персоналу в План охорони судна, що є конкретним для кожного судна.

Слухачі повинні бути ознайомлені з алгоритмами дій, необхідних у разі нападів, або спроби нападу піратами і озброєними грабіжниками. Необхідно відзначити, що процедури змінюються залежно від конструкції судна, складу команди та інших факторів. Слухачі повинні розуміти, що рекомендовані дії запропоновані в MSC/Circ. 1334 від 23.06.09 ("Керівництво судновласникам, компаніям, операторам судна, капітанам і команді по запобіганню і придушенню піратських актів та озброєного пограбування, спрямованих проти суден ") і в Найкращій практиці управління, щоб уникнути піратських захоплень біля узбережжя Сомалі і в районі Аравійського моря (BMP 4).

- MSC/Circ. 1334 від 23.06.09 р. ("Guidance to Shipowners, Companies, Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships") and in the Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area (BMP 4).

Взаємодія судно-порт визначає потребу в Плані забезпечення охорони портового засобу та взаємодії з Планом охорони судна. Викладачі повинні гарантувати, що слухачам зрозуміла життєва важливість взаємодії між Планом охорони судна і цим портовим засобом.

5.2. Оповіщення щодо подій з охорони судна

Загальні вимоги до звітних документів, що оформляються у випадку події *з охорони судна*, включаючи протоколи з повідомленнями про напади та вжиті заходи при спробах захопту піратами та озброєними грабіжниками.

Слухачі повинні усвідомити, що про всі випадки, пов'язані з охороною судна, потрібно повідомити відповідно до певних вимог до звітності. Викладачі повинні забезпечити вивчення декількох типових випадків, пов'язаних з охороною судна, з подальшим практичним проведенням доповідей про ці випадки, обговоренням та поясненням, як це відбуватиметься. Слухачі повинні отримати певні знання про протоколи, для того, щоб вміти повідомити про піратство і збройне пограбування суден

6. Готовність до надзвичайних ситуацій, навчальні тривоги та вправи

6.1. Виконання планів дій при надзвичайних ситуаціях

Ця частина курсу повинна забезпечити отримання елементарних знань планів щодо безлічі не передбачуваних обставин, пов'язаних з тероризмом та іншою злочинною діяльністю, яка може виникнути в морському регулюванні. Повинні бути обговорені можливі відповіді у разі загроз бомби, вибуху, піратства, озброєного пограбування, нальотів та інших подібних подіях.

6.2. Навчання та тренування з охорони судна

До слухачів повинно бути доведено, що мета навчань і занять полягає в тому, щоб гарантувати, що персонал судна досвідчений у всіх призначених обов'язках з безпеки на всіх рівнях та в ідентифікації будь-яких, пов'язаних з безпекою, випадків, які повинні бути обговорені.

Слухачі повинні дізнатися, що ефективно впровадження положень Плану

забезпечення безпеки судна вимагає, щоб навчання були проведені, принаймні, один раз у три місяці. Крім того, у випадках, де більше ніж 25 відсотків персоналу судна було замінено, в будь-який момент, з персоналом, який раніше не брав участі ні в яких навчаннях на цьому судні протягом минулих 3 місяців, навчання має бути проведено протягом одного тижня після заміни. Персонал судна, що навчається повинен перевірити індивідуальні елементи плану, такі як:

- пошкодження, або загибель судна або портового споруди, наприклад, вибуховими пристроями;
- підпал, саботаж або вандалізм;
- наліт або конфіскація судна або людей на борту;
- напад озброєних грабіжників;
- впровадження у вантаж, наявне обладнання судна, системи або комори судна;
- несанкціонований доступ на судно або його використання, включаючи присутність безбілетників;
- контрабанду зброї або обладнання, включаючи зброю масового ураження;
- використання судна, для проникнення людей, які мають намір викликати інцидент пов'язаний з безпекою судна або судового обладнання;
- використання самого судна, як зброї або засобу нанесення збитків або руйнування;
- нападу з морського боку, у той час як судно лежить в дрейфі або стоїть на якорі;
- нападу, в той час коли судно знаходиться у відкритому в морі.

Різні типи навчань, за участю персоналу судна, повинні бути виконані, принаймні, один раз на кожен календарний рік з перервою не більше ніж 18 місяців між навчаннями. Ці навчання повинні перевірити зв'язок, координацію, доступність ресурсу і реагування. Ці навчання можуть бути:

- реальними повномасштабними;
- настільними модельованими або проведені у вигляді семінару;
- об'єднаними з іншими вправами - суміщеними з пошуком і навчаннями з порятунку або екстреного реагування.

МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНА БАЗА (ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ)

Для теоретичної підготовки використовується окремий навчальний клас або класи, в кожному з яких є в наявності:

- одна дошка з письмовим приладдям;
- один демонстраційний стіл;
- столи та стільці для усіх слухачів, що забезпечують можливість для конспектування;
- необхідна для навчального процесу кількість навчально-методичних посібників;
- відповідні навчально-демонстраційні матеріали (стенди, плакати, слайди, фотографії);
- DVD-, або відео-, або проекційна апаратура. Використання в навчальній підготовці проектора або будь-якого іншого засобу відображення інформації не виключає обов'язкову наявність у навчальному класі вищезазначеного навчально-демонстраційного матеріалу (плакатів, стендів).

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

- схема судна з нанесенням небезпечних у плані охорони районів та секторів;
- заходи щодо спостереження за особами на борту та біля судна;
- порядок фізичного огляду осіб;
- структура суднового плану охорони;
- суднове обладнання з охорони;
- індивідуальні засоби захисту або муляжі (балістичний шолом, бронежилет, розвантажувальний пояс, протигаз, електричний шокер, штурмова граната, газовий балончик, газовий пістолет тощо);
- схеми потенційно небезпечних районів навколо судна;
- карта найбільш небезпечних щодо піратства районів;
- схема морського регіону біля узбережжя Сомалі;
- схема проведення суден караванами;
- схема взаємодії з військовими кораблями охорони;
- порядок подання сигналу лиха у разі захоплення піратами або атаки судна;
- схема місць-сховищ на судні для екіпажу у разі захоплення суден піратами;
- сигнали безпеки, які подаються під час захоплення або атаки судна піратами або терористами;
- схема встановлення захисту з колючого дроту на судні;
- схема встановлення захисту з електричної огорожі на судні;
- схема різних видів детекторів;
- схема дальньодистанційної акустичної гармати;
- схема лазерної установки.

До складу Обладнання входять різні види технічних засобів (або їх муляжі, або їх зображення на плакаті з описом), які використовуються з метою охорони як на судні, так і на березі, зокрема:

- автоматична ідентифікаційна система (АІС);
- суднова охоронна станція подачі сигналу;
- різні закриття та задраювання;
- портативні радіостанції;
- обладнання Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки (ГМЗЛБ);
- система телеспостереження;
- апаратура для виявлення вторгнень;
- металодетектор;
- детектор вибухових речовин;
- устаткування для огляду багажу шляхом сканування;
- пристрій для подання загальносуднової тривоги;
- дальньодистанційна акустична гармата;
- колючий дріт;
- електрична огорожа;
- водяні та пінні стволи.

Приміщення класу відповідає встановленим в Україні санітарно-гігієнічним та протипожежним вимогам, нормам і правилам.

Мінімальна площа на одного слухача у класі не менше ніж 2,4 кв. м.

У класі є в наявності набір DVD або відеофільмів, рекомендованих ІМО для підготовки з охорони судна (або аналогічні), зокрема:

1. International Business Solution «The Security Code»;
2. International Business Solution «Seaboard Security Training»

У разі використання публікацій та плакатів в електронному вигляді робочі місця в навчальному класі забезпечені персональними комп'ютерами, які дозволяють зчитування інформації з електронних носіїв.

ПЕРЕЛІК ОСНОВНИХ ПИТАНЬ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ

Вступ

1. Опишіть вимоги щодо компетентності моряків, які мають призначені обов'язки з охорони судна.
2. Що є основою метою навчання з спеціального напрямку підготовки ?
3. Дайте сучасне трактування проблеми щодо безпеки судна.
4. Дайте офіційне визначення піратства.
5. Опишіть загрози, які несуть терористи безпеці судна.
6. Що перевозиться контрабандою і якими способами ?
7. Опишіть заходи щодо попередження викрадення вантажів.
6. Опишіть заходи щодо мінімізації наслідків пошкоджень судна або судових пристроїв від вогню, вибуху або нападу.
9. Опишіть основні принципи морської системи транспортування.

Політика щодо безпеки на морі

1. Назвіть кодекси, конвенції, резолюції та угоди, що прийняла Міжнародна морська організація (ІМО) для мінімізації, зупинення або управління загрозами безпеки при морському.
2. Опишіть умови пов'язані з безпекою, що містяться в поправках 2010 року до Кодексу STCW.
3. Дайте визначення плану охорони судна.
4. Дайте визначення посадової особи компанії, пов'язаної з охороною судна.
5. Дайте визначення особи командного складу, пов'язаної з охороною судна.
6. Дайте визначення портового засобу.
7. Дайте визначення посадової особи портового засобу, пов'язаної з охороною судна.
8. Опишіть взаємодію судно/порт.
9. Опишіть дії судно-судно.
10. Назвіть уповноважені організації з охорони судна.
11. Дайте визначення декларації з охорони судна.
12. Опишіть події, що пов'язані з охороною судна.
13. Дайте визначення рівню охорони судна.
14. Дайте визначення першого, другого, третього рівнів охорони судна.
15. Яка інформація, пов'язана з охороною судна, є конфіденційною ?
16. Чому важливо зберігати конфіденційність інформації, пов'язаної з охороною судна ?

Ідентифікація загрози, розпізнання та реагування

1. Як розпізнаються та виявляються зброя, небезпечні речовини та пристрої?
2. Які ознаки поведінки людей, що можуть загрожувати охороні судна ?
3. Які є прийоми обходу заходів з охорони судна ?
4. Які методи використовуються піратами та озброєними грабіжниками, щоб вжити напад на судна?

Дії щодо забезпечення охорони судна

1. В чому полягає сутність охорони судна?
2. Скільки рівнів охорони регламентується Кодексом ISPS ?
3. Які заходи здійснюються при другому рівні охорони судна ?
4. Які заходи здійснюються при третьому рівні охорони судна ?
5. Яка роль ознайомлювального навчання, що є конкретним для кожного судна ?
6. Які основні вимоги до звітних документів, що оформлюються у випадку інциденту з охорони судна?

Готовність до надзвичайних ситуацій, навчання та тренування

1. Дайте перелік надзвичайних ситуацій для яких складаються плани дій ?
2. Де знаходяться плани дій при надзвичайних ситуаціях?
3. Як регламентується проведення навчальних тривог та навчань Кодексом ОСПС?
4. В чому полягає мета навчань та тренувань на судні ?
5. Яка періодичність проведення навчань та тренувань на судні і від чого вона залежить ?
6. Назвіть типи навчань за участю персоналу судна.
7. Узагальнено опишіть план дій при загрозі бомби, вибуху.
8. Узагальнено опишіть план дій при піратстві, озброєному пограбуванні, нападі

ЛИСТ ОЗНАЙОМЛЕННЯ

ПІБ	Посада	Термін ознайомлення	Підпис	Дата ознайомлення