

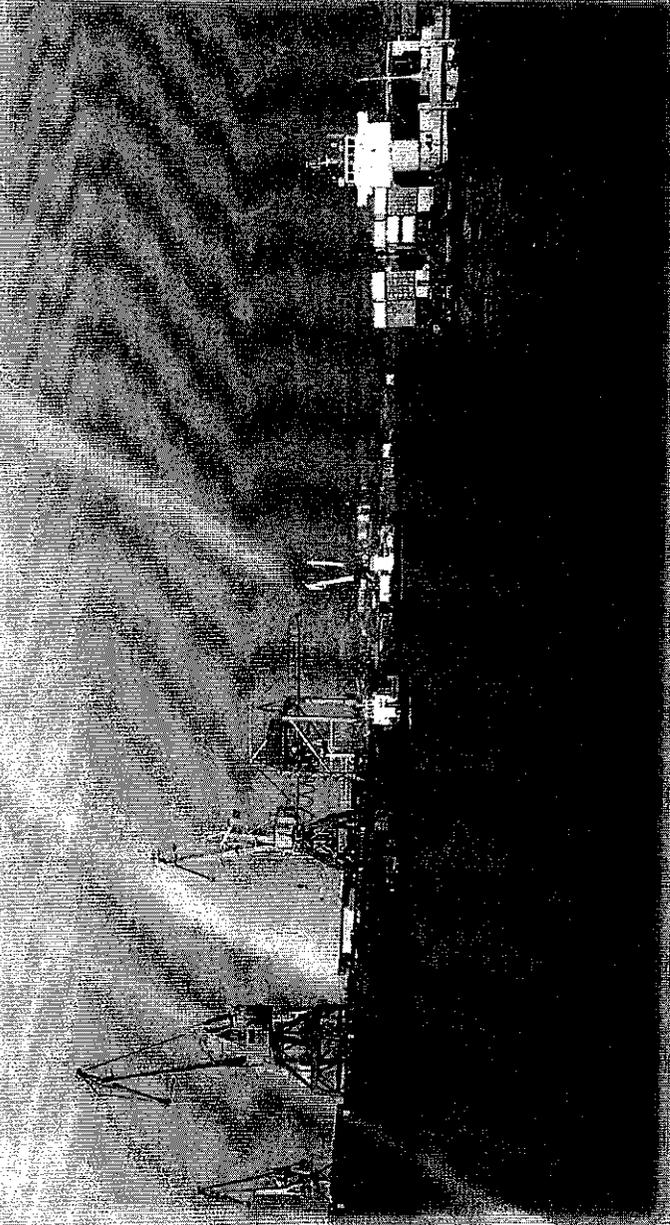
**ПУБЛИЧНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
ЛЕНСКОЕ ОБЪЕДИНЕННОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО**

*Эл. почта: [direct@lorp.ru](mailto:direct@lorp.ru)*

*Веб-сайт: [www.lorp.ru](http://www.lorp.ru)*

# **РД-СУОТИПБ-2022-03**

**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДОВ  
В ПАО «ЛОРП»**



**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОХРАНОЙ ТРУДА  
И ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ**



Руководящий документ ПАО «ЛОРП» РД-СУОТгипБ-2022-03

ПУБЛИЧНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«ЛЕНСКОЕ ОБЪЕДИНЕННОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО»

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОХРАНОЙ ТРУДА  
И ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ В ПАО «ЛОРП»

«СОГЛАСОВАНО»

Председатель профкома

*И.Р. Абрамович*  
И.Р. Абрамович

« \_\_\_\_\_ 2022 год



«УТВЕРЖДЕНО»

Приказом

Исполнительного

директора ПАО «ЛОРП»

№ *1788* от « *14* » *сентября* 2022 года

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДОВ В ПАО «ЛОРП»

РУКОВОДЯЩИЙ ДОКУМЕНТ  
РД-СУОТгипБ-2022-03

Якутск 2022

## Содержание

1. Область применения .....	4
2. Нормативные ссылки .....	4
3. Термины и определения .....	4
4. Общие положения .....	6
5. Основные обязанности исполнительных руководителей структурных подразделений (филиалов) ПАО «ЛОРП» (судовладельцев) .....	7
6. Структура флота в системе управления безопасностью судов в ПАО «ЛОРП» .....	8
7. Требования к документации Системы управления безопасностью судов .....	10
8. Ответственное лицо ПАО «ЛОРП» за обеспечение безопасной эксплуатации судов. ....	13
9. Капитан судна. Полномочия и ответственность .....	14
10. Судовой экипаж .....	16
11. Готовность к аварийным ситуациям. Программы учений .....	18
12. Планирование судовых операций и рейса судна .....	23
13. Обеспечение надежности оборудования .....	24
14. Связь судна с береговым персоналом .....	28
15. Анализ результативности СУБ и внутренний аудит. ....	30
Библиография .....	32

## ВВЕДЕНИЕ

Настоящее Положение разработано в целях совершенствования действующей в ПАО «ЛОРП» Системы управления охраной труда и промышленной безопасностью и приведения ее в соответствие с требованиями принятого в международном сообществе документа OHSAS 18001:2007.

Настоящее Положение разработано во исполнение положений статьи 34.1 Кодекса внутреннего водного транспорта, введенной в действие с 01.01.2013г. (с изменениями на 14 марта 2022 года) и предусматривающей установление обязанности судовладельцев судов, подлежащих государственной регистрации, за исключением маломерных судов, прогулочных судов и спортивных парусных судов, разработать и применять систему управления безопасностью судов (СУБ).

Настоящее Положение разработано на основании:

- 1) Типовое положение о системе управления охраной труда (Приказ Минтруда России от 29 октября 2021 г. № 776н (зарег. в Минюсте 14 декабря 2021 г.));
  - 2) Правила по охране труда на судах морского и речного флота (Приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 11 декабря 2020 года N 886н ГОСТ Р 12.0.007-2009 Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Система управления охраной труда в организации. Общие требования по разработке, применению, оценке и совершенствованию;
  - 3) ГОСТ Р 56023-2014 Внутренний водный транспорт. Система управления безопасностью судов. Общие требования;
  - 4) ГОСТ Р 54934-2012/OHSAS 18001:2007 Системы менеджмента безопасности труда и охраны здоровья. Требования.
-

## 1. Область применения

Требования настоящего Положения распространяются на ПАО «ЛОРП», его береговой персонал и флот, а также на подрядчиков.

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

Применение требований настоящего Положения осуществляется на стадиях разработки, внедрения и применения СУБ в ПАО «ЛОРП».

Настоящий руководящий документ устанавливает требования к построению Системы управления охраной труда и промышленной безопасностью в ПАО «ЛОРП», действующей в рамках следующих видов деятельности:

внутренний водный грузовой и пассажирский транспорт; ремонт машин и оборудования; ремонт и техническое обслуживание судов и лодок; монтаж промышленных машин и оборудования; строительство портовых и гидротехнических сооружений; производство дноочистительных, дноуглубительных и берегоукрепительных работ; хранение и складирование грузов.

## 2. Нормативные ссылки

В настоящем Положении использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ Р 55506-2013 Внутренний водный транспорт. Термины и определения;

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

ГОСТ Р 56023-2014 Внутренний водный транспорт. Система управления безопасностью судов. Общие требования;

ГОСТ 12.0.230-2007 (ISO-OSH 2001, IDT) Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Системы управления охраной труда. Общие требования.

Примечание – При использовании настоящим Положением целесообразно проверить действие ссылочных стандартов по соответствующим указателям, составленным на 1 января текущего года, и информационным указателям, опубликованным в текущем году. Если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящим Положением следует руководствоваться замененным (измененным) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

## 3. Термины и определения

3.1 В настоящем Положении применены термины и определения, установленные в законодательных и других нормативных документах, а также настоящим Положением:

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

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

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

**береговой персонал (береговые службы):** Работники ПАО «ЛОРП», за исключением членов экипажей судов, которые определяют Политику Компании в области обеспечения безопасности судосхода, формируют ее организационную структуру, разрабатывают и внедряют документы управления, проверяют и обеспечивают их исполнение.

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

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

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

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

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

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

### 3.2 В Положении применены следующие сокращения:

БСиМ - безопасность судосхода и мореплавания;

ДПБ - декларация промышленной безопасности;

ИОТ - инструкция по охране труда;

ИТМ - инженерно-технические мероприятия;

ОПО - опасный производственный объект;

ОРД - организационно-распорядительный документ;

ОТ - охрана труда;

ПБ - промышленная безопасность;

ПДК – постоянно действующая комиссия административно-производственного контроля за выполнением требований по охране труда, промышленной безопасности, безопасности судоходства и мореплавания;

ПЛА – план локализации и ликвидации последствий аварий;

ПЛРН – план по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов;

ППР – проект производства работ;

СИЗ – средства индивидуальной защиты;

СИЗОД – средства индивидуальной защиты органов дыхания;

СМИ – средства массовой информации;

СУОТиПБ – система управления охраной труда и промышленной безопасностью в ПАО «ЛОРП»;

СП – структурное подразделение;

СУБ – система управления безопасностью судов в ПАО «ЛОРП».

#### 4. Общие положения

Цели Системы управления безопасностью судов (СУБ) состоят в обеспечении безопасности на внутренних водных путях, предотвращении несчастных случаев или гибели людей, в избежание причинения ущерба окружающей среде и имуществу.

СУБ является неотъемлемой частью Системы управления охраной труда и промышленной безопасностью ПАО «ЛОРП». СУБ стремится к приведению ее в полное соответствие с международными и национальными стандартами (правилами и нормами) по безопасности судоходства.

СУБ является:

- комплексной, охватывающей все виды основной производственной (перевозочной) деятельности Компании, прямо или косвенно влияющие на безопасность судоходства - общее управление, эксплуатационная (коммерческо-операторская и транспортно-технологическая), технико-эксплуатационная, навигационная (судовождение), кадровая и экономическая;
  - программно-ориентированной, опирающейся на технологическую формализацию и алгоритмизацию и содержащей строгое, документально оформленное в виде процедур и инструкций описание основных операций (действий или функций), связанных с обеспечением безопасности судоходства, порядка и механизма исполнения этих операций (действий или функций);
  - саморегулируемой с непрерывно действующей, гибкой обратной связью, осуществляемой посредством регулярных судовых донесений (докладов) о несоответствиях, динамично адаптирующейся к складывающимся ситуациям;
  - контролируемой, находящейся под надзором внутренних и внешних проверяющих и периодически подтверждающей свою эффективность.
- Воздействие на все виды производственной (перевозочной) деятельности Компании и соподчинение этой деятельности (при необходимости - принудительно) стандартам (правилам и нормам) безопасности судоходства составляют суть принятой в ПАО «ЛОРП» Системы управления безопасностью судов.

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

Общие (генеральные) цели Компании включают в себя:

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

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

## **5. Основные обязанности исполнительных руководителей структурных подразделений (филиалов) ПАО «ЛОРП» (судовладельцев)**

Исполнительные руководители СП - судовладельцы разрабатывают, документируют, внедряют и поддерживают в рабочем состоянии СУБ, направленную на достижение следующих целей:

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

СП - судовладелец должно постоянно улучшать результативность системы управления безопасной эксплуатацией судов в соответствии с требованиями настоящего Положения.

СП - судовладелец определяет и документирует ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, в т.ч. членов экипажей судов, осуществляющего управление, выполнение работ и проверки, касающиеся безопасной эксплуатации судов.

СП - судовладелец определяет и обеспечивает береговые подразделения и суда ресурсами, необходимыми для разработки, внедрения, функционирования и совершенствования системы управления безопасной эксплуатацией судов.

СП - судовладелец:

- а) определяет законодательные и другие обязательные требования, распространяющиеся на компетентность персонала организации, с учетом специфики выполняемых им работ;
- б) выявляет потребности в обучении и подготовке персонала для компетентного выполнения работ;

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

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

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

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

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

СП - судовладелец планирует следующие виды деятельности:

- создание, поддержание в рабочем состоянии и совершенствование системы управления безопасной эксплуатацией судов;

- эксплуатация, техническое обслуживание, ремонт судов и оборудования;

- проверки и контроль (аудит).

Результаты планирования представлены в форме, соответствующей требованиям РД-СУОТиПБ-2022-05.

СП - судовладелец определяет и планирует основные (ключевые) для безопасности судходства операции, необходимые процедуры и инструкции, посредством которых обеспечивается безопасная эксплуатация судов.

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

## 6. Структура флота в системе управления безопасностью судов в ПАО «ЛОРП»

Структура флота в системе управления безопасностью судов ПАО «ЛОРП» включает в себя:

- высшее руководство;
- береговой персонал;
- экипажи судов, возглавляемые капитанами.

Единоличный исполнительный орган Компании - генеральный директор ПАО «ЛОРП», определяется уставными документами Компании.

Единоличный исполнительный орган Компании:

- определяет и реализовывает цели Компании в области обеспечения безопасности судходства и предотвращения загрязнения, пути реализации и достижения этих целей;

- обеспечивает выделение средств, необходимых для эффективного функционирования СУБ, осуществления мер по повышению безопасности судходства и предотвращению загрязнения;

- утверждает локальные нормативные акты компании по обеспечению безопасности судходства и предотвращению загрязнения;

- устанавливает порядок контроля функционирования СУБ, ее эффективности, совершенствования и изменения;

- устанавливает общий порядок получения нормативно-правовых документов (правил, законодательных актов, приказов и т.д.) и обеспечения такими документами берегового персонала и экипажей судов, а также ведения и хранения массива (файла) всех нормативно-правовых документов по безопасности и предотвращению загрязнения, в т.ч. изданных Компанией;

- создает в Компании постоянно действующий оперативный штаб по аварийным ситуациям и судовые комитеты безопасности.

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

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

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

Судовая структура управления включает в себя высшее руководство и судовые службы (подразделения) - эксплуатационную, техническую, связи и быта; определяет назначение, задачи и порядок взаимодействия этих служб (подразделений), обязанности, полномочия и ответственность их персонала.

Высшим руководством на судне является капитан судна, утверждаемый в должности и назначаемый приказом единоличного исполнительного органа Компании.

Первым заместителем капитана является старший помощник капитана.

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

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

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

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

## 7. Требования к документации Системы управления безопасности судов

Документация СУБ ПАО «ЛОРП» включает в себя:

- а) документально оформленные цели Компании в области безопасной эксплуатации судов (Политика ПАО «ЛОРП» РД-СУОТиПБ-2022-02);
- б) руководство по управлению безопасной эксплуатацией судов;
- в) документы, необходимые организации для обеспечения безопасной эксплуатации судов, в частности:
  - законодательные и иные нормативные документы, регламентирующие обязательные требования по обеспечению безопасности судоходства;
  - построочная документация, судовые эксплуатационные и навигационные документы (карты, атласы, руководства и пособия для плавания, таблицы, графики, схемы и др.);
  - документы (стандарты, рабочие инструкции, организационно-распорядительные документы, инструктивные письма и иные документы), разработанные в СП ПАО «ЛОРП» для обеспечения СУБ, наличие которых регламентировано законодательными и иными обязательными требованиями, а также настоящим Положением;

- справочную документацию.

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

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

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

Цели ПАО «ЛОРП» в области безопасной эксплуатацией судов: а)

обеспечение безопасности судоходства;

б) обеспечение безопасных условий труда;

в) меры защиты от выявленных рисков;

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

Руководство по управлению безопасной эксплуатацией судов разрабатывается в СП (судовладельцах) и должно содержать описание СУБ, действующей в ПАО «ЛОРП», и область ее применения.

В Руководстве по управлению безопасной эксплуатацией судов либо посредством ссылок на иные документы ПАО «ЛОРП» отражается выполнение Компанией требований СУБ.

В Руководстве по управлению безопасной эксплуатацией судов отражаются методы, применяемые ПАО «ЛОРП» для достижения поставленных целей в области безопасной эксплуатации судов.

Эксплуатационное руководство отражает деятельность структурного подразделения Компании по:

- фрахту и эксплуатации судов, которое обеспечивает и отвечает за осуществление транспортных операций, включая перевозки грузов на судах в соответствии с договором (контрактом) перевозки с соблюдением стандартов (правил и норм) по безопасности судоходства и технологической безопасности перевозок, правил перевозок грузов на внутренних водных путях Российской Федерации и стоянках в портах;

- за связь с судами в нормальной и аварийных ситуациях.

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

Кадровое руководство отражает деятельность структурного подразделения Компании, которое обеспечивает и отвечает за подбор и комплектование береговых подразделений и экипажей судов (по согласованию с руководителями подразделений и капитанами судов) квалифицированным, компетентным, профессионально подготовленным, надлежаще дипломированным и годным по состоянию здоровья персоналом согласно нормативным требованиям и локальным стандартам (правилам и нормам), а также формирует единую Политику в системе охраны труда, промышленной безопасности, безопасности судоходства и мореплавания ПАО «ЛОРП».

Управление документацией СУБ обеспечивается в соответствии с РД-СУОТиПБ-2022-11:

- издание документов, содержащих достаточные требования для СУБ, с учетом мнения заинтересованных сторон при разработке (пересмотре) документов, изменений и дополнений к ним;
  - официальное утверждение издаваемых организацией документов;
  - поддержание документов в актуальном состоянии посредством внесения в них изменений и дополнений, их пересмотра по результатам применения;
  - наличие актуальных документов в местах их применения;
  - сохранность и доступность документов, необходимых для выполнения работ персоналом, в местах применения документов;
  - предотвращение непреднамеренного использования устаревших документов.
- Документация может разрабатываться и рассылаться пользователям в том виде и объеме, который судовладелец считает наиболее удобным (на бумажном или электронном носителе).

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

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

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

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

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

В ПАО «ЛОРП» установлены требования по управлению записями в береговых подразделениях и на судах, распространяющиеся на идентификацию, сбор, доступ, хранение и изъятие из обращения записей.

Управление записями в ПАО «ЛОРП» должно соответствовать требованиям, установленным в РД-СУОТиПБ-2022-11 (или разделе руководства по управлению безопасной эксплуатацией судов).

Примечание - К документу, определяющему порядок управления записями, могут быть отнесены инструкция по делопроизводству.

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

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

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

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

## **8. Ответственное лицо ПАО «ЛОРП» за обеспечение безопасной эксплуатации судов**

Единоличный исполнительный орган Компании утверждает своим приказом ответственное лицо, которое является лицом:

- а) ответственным за обеспечение безопасной эксплуатации судов;
- б) организующим и координирующим деятельность СУБ;
- в) осуществляющим ведение этой системы, в т.ч. базы применимых нормативно-правовых документов;
- г) поддерживающим постоянную связь с судами и оказывающим судовому экипажу все виды помощи, требуемые для обеспечения безопасной эксплуатации;
- д) имеющим прямой доступ к высшему руководству компании и наделенным ресурсами и поддержкой берегового персонала для выполнения служебных обязанностей.

Ответственное лицо обеспечивает:

- а) контроль соблюдения стандартов (правил и норм) по безопасности и предотвращению загрязнения и эффективности СУБ;
- б) представление судам ресурсов и береговой поддержки, необходимых для обеспечения их без опасной эксплуатации;
- в) проведение оперативных совещаний по рассмотрению поступивших докладов о выявленных несоответствиях стандартам (правилам и нормам) по безопасности и предотвращению загрязнения, принятию решений и осуществлению мер (экстренных, если того требует обстановка) по их устранению (с указанием конкретных исполнителей);
- г) организацию планомерных внутренних и внешних проверок СУБ, исправления выявленных несоответствий и выполнения корректирующих действий;
- д) ведение базы нормативно-правовых документов, регламентирующих деятельность Компании (в частности, СУБ) (корректировка, распределение, рассылка и т.д.);
- е) подготовку систематических обзоров (анализов) состояния безопасности в Компании и разработку на этой основе предложений по корректировке СУБ.

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

Ответственное лицо должно быть квалифицированным, компетентным и профессионально подготовленным в области обеспечения безопасной эксплуатации судов.

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

#### **9. Капитан судна. Полномочия и ответственность.**

Судовладелец должен обеспечить, чтобы капитан:

- а) имел соответствующую квалификацию для управления судном;
- б) был полностью осведомлен о СУБ ПАО «ЛЮРП»;
- в) получал от Компании необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

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

Руководство Компании должно определить и задокументировать ответственность капитана в отношении:

- а) реализации на практике установленных целей в области безопасной эксплуатации судов;
- б) понимания и осознания членами экипажа судна важности соблюдения требований безопасности судходства и СУБ;
- в) побуждения и поощрения действий членов экипажа по соблюдению требований в области безопасной эксплуатации судов и совершенствованию СУБ;
- г) доведения до сведения членов экипажа соответствующих приказов и инструкций в ясной форме и простым способом;
- д) контроля выполнения предписанных требований и принятия мер по выполнению членами экипажа их должностных обязанностей и соблюдению дисциплины;
- е) организации проведения внутренних аудитов на судне;
- ж) оценки результативности функционирования СУБ, информирования руководства ПАО «ЛЮРП» о ее недостатках и представления предложений по совершенствованию.

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

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

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

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

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

Капитан обладает исключительными полномочиями в принятии решений по обеспечению безопасной эксплуатации судна и обращению к компании за помощью.

О принятых им таких решениях Компания информируется незамедлительно.

Капитан несет ответственность за следующее:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Капитан должен иметь:

- а) среднее профессиональное или высшее образование по специальности "судовождение";
- б) дипломы, сертификаты и свидетельства, предусмотренные нормативно-правовыми актами, удостоверяющие квалификацию, компетентность, профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность к работе на судах внутреннего транспорта;
- в) достаточный опыт практической деятельности, подтверждаемый стажем работы капитаном, помощником капитана при первоначальном назначении на судно или назначении на судно нового типа, служебным продвижением и видами обучений.

Капитан должен, среди прочего, знать:

- а) конструкцию судна со всеми деталями и подробностями, его технико-эксплуатационные характеристики и особенности, параметры управляемости, маневренности, непотопляемости, прочности, остойчивости и живучести;
- б) сферу деятельности Компании, условия эксплуатации и состояние судна, профессиональную подготовленность и рабочие нагрузки судового персонала;
- в) законы и правила, действующие на ВВП Российской Федерации;
- г) нормативно-правовые документы и стандарты (правила и нормы) по безопасности и предотвращению загрязнения;
- д) правила классификационного общества и иных уполномоченных на то контролирующих организаций, под надзором которых осуществляется эксплуатация судна;
- е) правила, нормы, инструкции и рекомендации Компании, относящиеся к эксплуатации судна, перевозимому грузу и технологии перевозок;
- ж) особенности СУБ;
- з) требования и нормы охраны труда, промышленной безопасности.

#### 10. Судовой экипаж

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

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

Члены судового экипажа должны иметь:

- а) профильное образование, дипломы, сертификаты и свидетельства, предусмотренные действующими нормативно-правовыми документами, удостоверяющие квалификацию, компетентность, профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность к работе на судах внутреннего транспорта;
- б) достаточный опыт практической деятельности, подтверждаемый стажем работы в занимаемой должности;

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

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

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

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

ж) свои должностные обязанности в рамках СУБ.

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

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

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

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

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

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

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

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

во время или вне исполнения служебных обязанностей, на ходу или при стоянке судна.

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

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

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

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

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

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

## 11. Готовность к аварийным ситуациям. Программы учений

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

Каждое СП - судовладелец ПАО «ЛОРП» проводит подготовку к действиям в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных (потенциально возможных) аварийных ситуациях. Цели подготовки состоят в осуществлении мер, обеспечивающих постоянную готовность Компании быстро и эффективно реагировать на идентифицированные (выявленные) и иные непредвиденные потенциально возможные аварийные ситуации и установлении тем самым предписанной настоящим Положением защиты от всех идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных рисков.

Подготовка предусматривает:

- идентификацию (выявление) и описание потенциально возможных аварийных ситуаций, которые могут возникнуть на судах;
- разработку собственнo планов (порядка) в каждом конкретном СП действий берегового и судового персонала в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях;
- составление программ обучения и тренировок по отработке береговым персоналом и членами экипажа действий в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях, предотвращению аварий, локализации и сведения к минимуму их последствий.

В каждом СП, как и в ПАО «ЛОРП» в целом должны быть предусмотрены соответствующая береговая организационная структура, средства связи и персонал, способные круглосуточно реагировать на аварийные ситуации.

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

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

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

Потенциально возможные аварийные ситуации, которые могут возникнуть на судах, зависят от их назначения, технико-эксплуатационных параметров и условий использования.

Идентификация (выявление) этих ситуаций осуществляется с привлечением квалифицированного, компетентного и профессионально подготовленного берегового персонала и судового экипажа в соответствии с РД-СУОТ.ПБ-2022-05 и на основе:

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

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

- пожар на судне;
- эвакуация и оставление судна;
- операции с вертолетом;
- поиск и спасание;
- штормовая погода;
- повреждение судна в штормовую погоду;
- столкновение;
- обесточивание судна;
- неисправность главного двигателя;
- неисправность рулевого устройства;

- отказ радио и навигационного оборудования и систем;
- посадка на мель;
- затопление отсеков;
- потеря или порча груза;
- смещение груза;
- загрязнение окружающей среды;
- тяжелые болезни, травмы, смерть;
- человек за бортом;
- терроризм и пиратство;
- плавание при ограниченной видимости;
- плавание во льдах;
- информация о взрывном устройстве.

Составным элементом идентификации (выявления) потенциально возможных аварийных ситуаций является постоянно проводимый Компанией учет и анализ аварийности - причин, последствий и предупредительных (превентивных) действий в соответствии с РД-СУОТГиПБ-2022-13.

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

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

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

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

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

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

Для заблаговременной подготовки Компании к действиям в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях в каждом СП ПАО «ЛОРП» создается береговой план действий в аварийных ситуациях (береговой аварийный план). Назначение и задачи плана состоят в обеспечении постоянной готовности берегового персонала к следующему:

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

Береговой план действий в аварийных ситуациях должен включать в себя:

- состав оперативного штаба Компании;
- действия (исходные) оперативного штаба Компании при возникновении аварийных ситуаций;
- ресурсы Компании, включая береговой персонал, задействованный в аварийных ситуациях;
- связь Компании с судами, оказавшимися в аварийной ситуации;
- связь Компании с другими лицами, сопричастными к перевозкам при аварийных ситуациях (классификационными обществами, фрахтователями, страховыми компаниями и т.д.);
- связь Компании со службами безопасности при:
  - а) поиске и спасении терпящих бедствие людей и судов,
  - б) оказании неотложной медицинской помощи судовому персоналу,
  - в) разливе нефти и вредных веществ,
  - г) актах незаконного вмешательства (терроризме и пиратстве);
- связь Компании с организациями по спасанию имущества (если необходимо);
- организация внутреннего расследования аварийных ситуаций, выявление первопричин и подготовка мероприятий - эксплуатационных (транспортно-технологических), навигационных (судовождения), конструктивно-технических и кадровых, по их предупреждению и предотвращению;
- идентифицированные (выявленные) потенциально возможные аварийные ситуации на судах, опросные листы (чек-листы) и перечни процедур, определяющих действия членов экипажа в этих ситуациях.

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

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

- выполнение действий в идентифицированных (выявленных) и непредвиденных потенциально возможных аварийных ситуациях;
- осуществление быстрых, активных и энергичных действий по ликвидации и сведению к минимуму последствий аварий, выявлению первопричин и разработке мер по их предупреждению и предотвращению;

- организация, если необходимо, поиска и спасения терпящих бедствие людей и оказание неотложной медицинской помощи членам экипажа.

Судовой план действий в аварийных ситуациях должен включать в себя:

- состав оперативного штаба Компании и судового комитета безопасности;
- служебные (должностные) обязанности членов экипажа в аварийных ситуациях и расписания по судовым тревогам;
- внутрисудовую связь;
- связь судов (аварийных) с Компанией и партнерами, сопричастными к перевозкам (классификационными обществами, фрахтователями, страховыми компаниями и т.д.);
- связь судов (аварийных) со службами безопасности при:

- а) поиске и спасении терпящих бедствие людей,
- б) оказании неотложной медицинской помощи судовому персоналу,
- в) разливе нефти и вредных веществ,
- г) актах незаконного вмешательства (терроризме и пиратстве),
- д) идентифицированные (выявленные) потенциально возможные аварийные ситуации на судах, опросные листы (чек-листы) и перечни процедур, определяющие действия экипажа судна в этих ситуациях.

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

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

В них должны отражаться (но этим не ограничиваются):

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

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

Порядок проведения обязательных обучения и тренировок экипажа судна по использованию спасательных средств и устройств и инструктивные материалы по их проведению следует разработать и оформить отдельно в виде руководства по

обучению и тренировкам, являющегося составным элементом комплекса нормативно-правовых документов СУБ ПАО «ЛОРП».

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

## 12. Планирование судовых операций и рейса судна

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

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

Выделяются следующие виды подготовки судов к перевозкам:

- навигационная;
  - техническая;
  - кадровая;
  - эксплуатационная (операторская, транспортно-технологическая);
  - финансовая.
- Навигационная подготовка предусматривает:
- обеспечение картами, справочниками и пособиями по навигации, относящимися к району плавания;
  - проверку укомплектованности судов навигационными и электрононавигационными приборами, сигнальными средствами, оборудованием и имуществом, средствами связи, пожарной безопасности и борьбы за живучесть, коллективными и индивидуальными спасательными средствами и их состояния, наличие планов действий в аварийных ситуациях и чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью и подготовленности экипажа судна к их выполнению.

Техническая подготовка предусматривает:

- выполнение планового регламента технического обслуживания, ремонта и докования судов и обеспечение их постоянной технической и технологической готовности к перевозкам с проектными или контрактными техническими эксплуатационными параметрами;
- проверку сроков действительности судовых документов, удостоверяющих годность судов к плаванию, и проведение очередных освидетельствований судов надзорными органами;
- организацию бункеровки судов, проверки качества топлива и его соответствия технико-эксплуатационным характеристикам главных и вспомогательных двигателей;
- организацию материально-технического снабжения судов (сменно-запасными частями, оборудованием и т.д.), составление списка приемлемых судовых агентов,

поставщиков, заключения субконтрактов и контроля качества поставляемых предметов материально-технического снабжения.

Кадровая подготовка должна предусматривает:

- укомплектование судов экипажем, способным обеспечить безопасную их эксплуатацию и предпринять действенные меры в потенциально возможных аварийных ситуациях, если они возникнут;
- проверку сроков действительности дипломов, сертификатов и свидетельств, удостоверяющих квалификацию, компетентность, профессиональную подготовленность и медицинскую пригодность членов экипажа судна, проведение аттестации и обучений;
- организацию замены членов экипажа согласно договорным (контрактным) условиям.

Эксплуатационная подготовка предусматривает:

- планирование и составление расписаний (Графиков) движения судов в соответствии с заключенными договорами перевозки;
- назначение агентов и обеспечение судов грузовой, коммерческой и эксплуатационной информацией, нормативно-правовыми документами, требуемыми для предстоящих перевозок;
- организацию связи с берегом и между судами, установление состава, содержания и порядка представления докладов (рапортов) об обстановке, состоянии судов, возможных изменениях и ограничениях их эксплуатационных параметров, вызванных состоянием или сложившейся ситуацией, о проблемах, возникающих на борту, действиях по их решению и результатах этих действий;
- обеспечение безопасной перевозки.

Финансовая подготовка должна предусматривать:

- обеспечение судов средствами, необходимыми и достаточными для безопасной их эксплуатации, и назначение полномочных лиц для заключения субконтрактов, производства закупок, оплаты эксплуатационных услуг (с выделением полномочий капитана);
- установление порядка использования выделенных средств, проведения финансово-расчетных операций и контроля их исполнения.

### 13. Обеспечение надежности оборудования

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

СП - судовладелец должен:

- а) определить виды, периодичность, объемы и содержание технического обслуживания и ремонта судна и оборудования;
- б) предусмотреть проведение необходимых проверок технического состояния судов и оборудования через установленные интервалы времени;

в) определить оборудование и технические системы, внезапный отказ которых может привести к возникновению транспортных происшествий, опасных и аварийных ситуаций, и предусмотреть конкретные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования и систем. Эти меры должны также предусматривать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или систем, которые не используются на постоянной основе;

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

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

е) выполнять корректирующие действия по устранению выявленных несоответствий;

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

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

Закупаемая продукция для технического обслуживания, ремонта судов и оборудования должна соответствовать установленным организацией требованиям.

Для этого следует:

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

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

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

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

- конструктивно-техническую, технологическую и экологическую безопасность судов;

- безопасные условия труда, быта и отдыха судового персонала;

- материально-техническое снабжение судов (сменно-запасными частями, оборудованием, материалами, инструментом и инвентарем);

- годность судов к плаванию, достоверную надлежаще оформленными судовыми классификационными документами и безопасную их эксплуатацию с проектными или предусмотренными контрактом показателями;

- техническую подготовленность судов к возможным аварийным ситуациям, действенной борьбе за живучесть и оказанию помощи судам и людям, терпящим бедствие;

- надлежащий внешний вид судов.

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

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

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

В обеспечение принятой концепции технического обслуживания следует предусмотреть:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На основе судового плана-графика капитан представляет береговому персоналу заявку на техническое обслуживание судна на ближайший определяемый условиями эксплуатации период (рейс, квартал, полугодие и т.д.). Заявка содержит объем и укрупненный состав работ по техническому обслуживанию, предложения судовой администрации по исполнителям этих работ, необходимые средства и материально-техническое обеспечение.

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

Компания определяет порядок:

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

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

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

#### 14. Связь судна с береговым персоналом

СП - судовладелец определяет для целей безопасной эксплуатации судов, поддержания в рабочем состоянии, анализа функционирования и совершенствования СУБ необходимые процедуры обмена информацией, обеспечивающие передачу сообщений:

- а) о несоблюдении установленных требований, в т.ч. требований настоящего Положения;
- б) об авариях, транспортных происшествиях, опасных и аварийных ситуациях, несчастных случаях и их расследовании;
- в) о принятых решениях по устранению несоответствий, предупреждению транспортных происшествий и случаев возникновения опасных и аварийных ситуаций, несчастных случаях, совершенствованию СУБ;
- г) на судно - путевой информации, прогнозов погоды и штормовых предупреждений;
- д) о контроле ПАО «ЛОРП» соблюдения условий плавания судном в течение всего рейса методами, независимыми от действий членов экипажа.

Примечание - Требования по обмену информацией относятся как к внутренним, так и к внешним источникам получения информации.

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

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

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

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

В них следует включать:

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

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

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

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

## 15. Анализ результативности СУБ и внутренний аудит

Руководство Компании через установленные временные промежуточные анализирует результативность СУБ (РД-СУОТиПБ-2022-17).

Анализ результативности проводят на основе:

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

По результатам анализа СУБ руководством Компании должны быть выработаны решения, направленные на корректировку Политики и совершенствование СУБ и СУОТиПБ в целом. Руководство Компании осуществляет контроль реализации принятых решений.

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

Внутренние аудиты проводятся в соответствии с разработанным в организации локальным нормативным документом (РД-СУОТиПБ-2022-16), в котором определены:

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

Внутренние аудиты на судах должны включать в себя проверку:

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

- подготовленности экипажа судна к выполнению действий, предусмотренных при транспортных происшествиях, опасных и аварийных ситуациях, несчастных случаях;

- наличия на судне необходимых документов.

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

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

СП - судовладелец должно по возможности в кратчайшие сроки предпринять необходимые действия для устранения опасной и аварийной ситуации, а также предпринять необходимые корректирующие действия во избежание их повторения.

Руководящий документ ПАО «ЛОРП» РД-СУОГ.ПБ-2022-03

### **Библиография**

[1] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ