

ПП «ІЗМАЇЛЬСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТРЕНАЖЕРНИЙ ЦЕНТР»
«МАРІН ПРО СЕРВІС»

ПОГОДЖЕНО

Голова Державної служби морського і
внутрішнього водного транспорту та судно-
плавства України

«08» 05 Є.О. Ігнатенко
2023 р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор ПП «Ізмаїльський морський
тренажерний центр «Марін Про Сервіс»

«15» 09 О.О. Паюк
2023 р.

РОБОЧИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ПЛАН І ПРОГРАМА

підготовки за напрямом

«Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях»
(Crisis Management and Human Behavior Training)

відповідно до вимог Правила V/2 (пункт 6) Конвенції ПДНВ,
Розділу A-V/2 (пункт 3) Кодексу ПДНВ,

Модельного курсу ІМО 1.29 «Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях, включаючи підготовку з питань безпеки пасажирів, вантажу та водонепроникності корпусу судна»

(Proficiency in Crisis Management and Human Behavior Training Including Passenger Safety, Cargo Safety and Hull Integrity Training)

Обсяг часу підготовки (годин)			
Підготовка		Іспити та практична демонстрація компетентності	Всього
Теоретична	Практична		
3,75	3,25	0,5	7,5



Ізмаїл 2023 р.

Робочий навчальний план і програма розроблені відповідно до вимог:

1. Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків і несення вахти ПДНВ 78, з Манильськими поправками;
2. Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі СОЛАС 1974, з поправками;
3. Модельного курсу ІМО: 1.29 «Proficiency in Crisis Management and Human Behavior Training Including Passenger Safety, Cargo Safety and Hull Integrity Training»;
4. Міжнародний кодекс по рятувальних засобах, видання 2010 року (Life-Saving Appliance Code 2010).
5. Міжнародний кодекс з управління безпекою (International Safety Management Code (ISM Code)).
6. Керівництво з надання першої медичної допомоги у разі нещасних випадків, пов'язаних з небезпечними вантажами, з поправками (Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)), as amended).
7. Національних вимог:
Наказ № 491 Міністерства інфраструктури України від 07.10.2014р.

Робочий навчальний план і програма розроблені викладачами ПП «Ізмаїльський морський тренажерний центр «Марін Про Сервіс».

1. ОПИС ГАЛУЗІ ЗАСТОСУВАННЯ. МЕТА Й ЗАВДАННЯ КУРСУ.

Сфера використання курсу. Курс розроблений для навчання командного складу та інших осіб, відповідальних за безпеку пасажирів на пасажирських суднах під час аварійних ситуацій з питань управління та поведінки людей у кризових ситуаціях.

1.1. Мета курсу

Метою цього курсу є отримання знань та відпрацювання практичних навичок для досягнення слухачами необхідних стандартів компетентності з:

управління та поведінки людей у кризових ситуаціях - для капітанів, старших помічників капітанів, старших механіків, других механіків та інших осіб, відповідальних за безпеку пасажирів на пасажирських суднах під час аварійних ситуацій;

отримання знань з використання аварійних планів для забезпечення безпеки та евакуації пасажирів у випадку надзвичайних подій;

отримання знань з порядку надання допомоги пасажирам на шляху до місць збору та посадки у рятувальні засоби;

отримання знань з проведення навчань і тривог на пасажирських суднах;

отримання знань зі збереження самовладання у складних умовах;

отримання знань з підтримання водонепроникності корпусу пасажирських суден ро-ро;

практичної демонстрації досягнення мінімальних стандартів компетентності, зазначених у колонці 4 таблиці A-V/2 Кодексу ПДНВ.

Підготовка має здійснюватися відповідно до стандартів, викладених у:

пункті 3 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ щодо мінімальних вимог для підготовки з питань управління та поведінки людей у кризових ситуаціях;

Модельних курсах ІМО 1.29;

національних вимогах з питань підготовки персоналу пасажирських суден.

1.2. Завдання курсу

ознайомлення слухачів з аварійними планами пасажирських суден;

навчання слухачів збереженню самовладання у складних умовах;

навчання у повній мірі використовувати ресурси;

навчання слухачів управлінню поведінкою людей у кризових ситуаціях;

навчання слухачів спілкуванню з пасажиром під час аварій, у тому числі англійською мовою;

навчання слухачів методам надання допомоги пасажирам, виведення їх до місць збору та посадки у рятувальні засоби;

навчання слухачів порядку демонстрації пасажирам правил використання індивідуальних та колективних рятувальних засобів;

перевірка рівня знань і вмінь слухачів після проведення теоретичної та практичної підготовки.

1.3. Слухачі повинні знати:

- загальну будову й розміщення приміщень судна;

- правила безпеки;

- плани дій і процедури у надзвичайних ситуаціях;

- важливість принципів організації процедур у надзвичайних ситуаціях на судні для розробки особливих процедур для них, включаючи:

- 1) необхідність попереднього планування й проведення навчань із суднових аварійних процедур;
 - 2) необхідність для всього персоналу знати й дотримуватися попередньо розроблених процедур на випадок аварійних ситуацій настільки чітко, наскільки це практично можливо;
- знання розкладу за тривогами й інструкцій на випадок аварії;
 - знання аварійних виходів;

1.4. Слухачі повинні уміти:

Оптимізація використання ресурсів

Уміти оптимально використовувати ресурси, ураховуючи:

- можливість того, що наявні на випадок аварійної ситуації ресурси можуть бути обмежені;
- необхідність повністю задіяти весь наявний персонал і обладнання, та за необхідністю, імпровізувати.

Уміти організовувати наближені до реальності навчання для підтримки стану готовності, враховуючи уроки попередніх аварій з пасажирськими суднами; розбір проведених навчань.

Керівництво діями під час аварії.

Уміти зробити початкову оцінку аварійної ситуації та забезпечити прийняття ефективних заходів у відповідь відповідно до встановлених дії під час аварій.

«Уміння здійснювати керівництво»

Уміння та необхідність надавати вказівки іншим особам у випадку аварійних ситуацій, зокрема :

- подавати приклад у випадку аварійних ситуацій;
- зосереджуватися на прийнятті рішень, враховуючи необхідності діяти швидко у випадку аварійної ситуації;
- спонукати до дії, підбадьорювати і заспокоювати пасажирів та персонал.

«Уміння впоратися зі стресом»

Уміти визначати розвиток симптомів особистого надмірного стресу та таких же симптомів в інших членів суднової аварійної партії. Розуміння того, що стрес, викликаний аварійними ситуаціями, може негативно вплинути на виконання окремими особами їх обов'язків, на їхню здатність діяти відповідно до інструкцій та слідувати процедурам

Поведінка та реакції людини

Уміти управляти пасажирями та іншим персоналом у випадку аварійних ситуацій, зокрема: знання загальних типів реакцій пасажирів та іншого персоналу у випадку аварійних ситуацій, у тому числі можливість того, що:

- зазвичай проходить деякий час, поки люди починають сприймати ситуацію як аварійну;
- деякі люди можуть панікувати та поводити себе нерозумно, їхня здатність розуміти може бути знижена, і вони можуть реагувати на інструкції, вказівки не так, як під час неаварійних ситуацій;

знання того, що пасажирів та інші особи між іншим можуть:

- почати шукати родичів, друзів та (або) свої речі – як перша реакція у випадку, коли щось відбувається не так;
- шукати сховища в своїх каютах або в інших приміщеннях на судні, де, на їхню думку, вони можуть уникнути небезпеки;
- прагнути переміститися до борту, протилежного крену, коли судно крениться;
- усвідомлення можливості проблеми паніки внаслідок розділення сімей.

Встановлення та підтримання ефективного спілкування

Уміти встановити й підтримувати ефективне спілкування, зокрема:

важливість чітких, лаконічних інструкцій і доповідей;

необхідність сприяти обміну інформацією з пасажирями та іншим персоналом та отримання інформації від них.

Уміти забезпечувати відповідною інформацією пасажирів та інший персонал під час аварійної ситуації, тримати їх у курсі загальної ситуації та повідомити їм про те, які дії від них вимагаються, враховуючи:

- мову або мови, що використовується основною масою пасажирів та іншого персоналу, які знаходяться на судні в конкретному рейсі;
- можливу необхідність спілкування під час аварії іншими засобами, такими як демонстрація, жести або привернення уваги до місць розташування інструкцій, місць збору, рятувальних пристроїв або шляхів евакуації, у випадках, коли усне спілкування практично неможливе;
- мову, на якій можуть транслюватися аварійні оголошення під час аварії або навчань з метою надати важливі вказівки пасажирам полегшити дії членів екіпажу стосовно надання допомоги пасажирам.

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

2.1. Вступні вимоги до слухачів.

До навчання за курсом допускаються професійні моряки: капітани, особи командного і рядового складу та інший персонал пасажирських суден.

Вік: не менш 18 років.

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

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

2.2. Специфікація мінімального стандарту компетентності .

Визначаються вимогами Кодексу ПДНВ Правила V/2 (пункт 6) Конвенції ПДНВ, Розділу A-V/2 (пункт 3) Кодексу ПДНВ.

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

Правило V/2

Обов'язкові мінімальні вимоги для підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного і рядового складу та іншого персоналу пасажирських суден

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

2. До того, як їм буде доручено виконання обов'язків на пасажирських суднах, моряки повинні пройти підготовку, що вимагається пунктами 4-7 нижче, відповідно до їхньої посади, обов'язків та відповідальності.

3. Моряки, від яких вимагається проходження підготовки згідно із зазначеними нижче пунктами 4, 6 та 7, повинні через строк, який не перевищує п'яти років, проходити відповідні курси підвищення кваліфікації або надати доказ того, що вони протягом попередніх п'яти років досягли необхідного стандарту компетентності.

4. Капітани, особи командного складу та інший персонал, призначений у судновому розкладі по тривогах надавати допомогу пасажиром на пасажирських суднах у випадку аварійних ситуацій, повинні пройти підготовку з управління неорганізованими масами людей, як визначено в пункті 1 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ.

5. Персонал, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів в пасажирських приміщеннях на пасажирських суднах, повинен пройти підготовку з питань безпеки, визначену в пункті 2 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ.

6. Капітани, старші механіки, старші помічники капітана, другі механіки та будь-які особи, призначені згідно розкладу по тривогах відповідальними за безпеку пасажирів пасажирських суден у аварійних ситуаціях, повинні пройти схвалену підготовку відносно управління та поведінки людини у критичних ситуаціях, вказану в пункті 3 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ.

7. Капітани, старші механіки, старші помічники капітана, другі механіки та кожна особа, на яку покладена безпосередня відповідальність за посадку та висадку пасажирів, завантаження, розвантаження або кріплення вантажу чи закриття отворів у корпусі пасажирських суден Ро-Ро, повинні пройти схвалену підготовку з питань безпеки пасажирів та вантажу, а також водонепроникності корпусу, як визначено в пункті 4 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ.

8. Адміністрації забезпечують видачу кожній особі, яку визнано кваліфікованою згідно з положеннями цього правила, документального підтвердження проходження нею підготовки.

Таблиця A-V/2

Розділ A-V/2

Обов'язкові мінімальні вимоги для підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного і рядового складу та іншого персоналу пасажирських суден.

Підготовка з управління неорганізованими масами людей

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

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

- уміння використовувати, коли це можливо, списки пасажирів для підрахування їхньої кількості під час евакуації, а також уміння забезпечити, щоб пасажери були відповідним чином одягнені та правильно одягли рятувальні жилети.

3. РОБОЧИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ПЛАН КУРСУ

за напрямом

«Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях»

Назви тем відповідно до Модельного курсу IMO 1.29	Час підготовки (годин)		
	Теоретична підготовка	Практична підготовка	Усього
1. Устрій судна, розміщення приміщень, аварійні плани та процедури, навчальні тривоги 1.1. Устрій судна, розміщення приміщень 1.2. Правила щодо безпеки 1.3. Аварійні плани та процедури 1.4. Навчальні тривоги на борту судна 1.5. Необхідність для усього персоналу знання та дотримання заздалегідь запланованих аварійних процедур	1,0	-	1,0
2. Оптимізація ресурсів 2.1. Визначення наявних ресурсів для дій під час аварійних ситуацій 2.2. Повне використання наявного персоналу та обладнання 2.3. Організація реалістичних навчальних тривог для підтримання стану готовності до аварійних подій	0,5	0,5	1,0
3. Управління реагування на аварійні ситуації 3.1. Як проводити та направляти інших осіб під час аварійної ситуації 3.2. Як прийняти правильне рішення 3.3. Мотивація пасажирів та інших членів екіпажу 3.4. Стрес 3.5. Вплив стресу на людей	0,5	0,5	1,0
4. Управління поведінкою людей та їх реакція на аварійні події 4.1. Реакція пасажирів на аварійні події	1,0	-	1,0
5. Налагодження та підтримання ефективного зв'язку 5.1. Важливість ефективного зв'язку	0,75	0,25	1,0
6. Практичні вправи	-	2,0	2,0
Усього за напрямом підготовки	3,75	3,25	7,0
Вихідний контроль			0,5
ІТОГО			7,5

4. НАВЧАЛЬНА ПРОГРАМА КУРСУ

«Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях»

Тема 1. «Устрій судна, розміщення приміщень, аварійні плани та процедури, навчальні тривоги (1,0)

1.1. Устрій судна, розміщення приміщень

- Викласти процедури, установлені для судна щодо відкриття, закриття й кріплень носу, корми, бокових люків і рамп, і викласти, як правильно експлуатувати схожі системи;
- операційні процедури з закриття й кріплення всіх корпусних люків або якого-небудь іншого закриваючого обладнання, яке може призвести до затоплення, повинно бути відмічено у відповідних місцях;
- усі шляхи сполучення, що ведуть до люків і рамп, повинні бути очищені, а також до них повинен надаватися доступ при отриманні підтвердження капітаном;
- якщо люк не може бути відкрито або закрито під час якірної стоянки, то він може відкриватись або залишатись відчиненим при відході від причалу або підході до нього, однак внутрішній носовий люк повинен бути закритим;
- необхідно розміщати індикатори на містку для всіх засобів відкриття або закриття, щоб показати, що вони відкриті або закриті й захищені;
- кількість відкриття й закриття всіх люків повинно записуватись у журнал;
- усі постачальники енергії до люків і рамп повинні ізолюватися, щоб відвернути незаконну роботу;

1.2. Правила щодо безпеки.

Пояснити, як обрати й використати інформацію із законодавчих кодексів і правил безпеки, включаючи: правила флоту компанії; особливі для судна процедури, включаючи будь-які обмеження обладнання, остійності і т. д.; поради із захисту вантажу; Кодекс ISM;

Кодекси з практики безпечної роботи; національні правила.

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

- повинні забезпечуватись безпечні засоби сполучення між судном і причалом;
- забезпечити, щоб до трапу був доступ і щоби він був захищений належним чином (Maritime Safety Committee, Circular 735);
- необхідно постійно розміщати засоби безпеки біля трапу;
- забезпечити, щоб район освітлювався належним чином;
- забезпечити безпечні шляхи;
- забезпечити рятувальний круг із освітленням, що самоактивізується, і лином безпеки біля трапу;
- кут нахилу трапа або сходні не повинен бути більше 55°;
- максимальний нахил рамп для інвалідних колясок повинен бути 1:20;
- забезпечити персоналу належну підготовку й стандартну інформацію та інструкції, як допомогти пасажирам-інвалідам;
- зазначити пункти проходження для інвалідів за допомогою міжнародних символів;
- на шляху проходження не повинні бути сходи або сходинки;
- на паромі для призначеної особи в районі стоянки або біля причалу повинні бути наявні засоби зв'язку, щоб вона могла спілкуватися з призначеною особою з виконання вантажних операцій;
- організувати екіпаж судна так, щоб спрямовувати пасажирів-інвалідів до місця спеціального паркування на борту і щоб надати таким пасажиром допомогу;
- показати, як керувати інвалідною коляскою, як її піднімати й спускати з транспортного засобу;
- для користувачів інвалідних колясок повинен надаватись окремий прохід від пакувальної зони до ліфту й пасажирських приміщень;
- при погіршеній чутності повинні надаватись у достатній і зрозумілій формі всі можливі візуальні інструкції та інформація з безпеки;
- щоб привернути увагу пасажирів при погіршенні видимості до повідомлень, що оголошуються, їм повинен передавати сигнал;
- повинні призначатись спеціальні місця, в яких пасажирів з погіршеними органами почуттів могли б отримати допомогу й пояснення;

- про деяких пасажирів, які потребують спеціального піклування або допомоги в аварійних ситуаціях, слід у письмовій формі подати відомості капітану перед відходом судна;
- необхідно порахувати всіх пасажирів до відходу судна;
- імена й стать усіх осіб на борту, розмежовуючи дорослих, дітей і немовлят, повинні записуватись у цілях здійснення пошуку й рятування в аварійних ситуаціях, однак, якщо це неможливо, деякі судна можуть бути виключенням;
- якщо вся вище перелічена інформація необхідна службі з пошуку й рятування, то вона повинна зберігатися на борту.

1.3. Аварійні плани та процедури

Викласти аварійні плани й процедури, при цьому відзначити таке:

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

1.4. Навчальні тривоги на борту судна

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

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

1.5. Необхідність для усього персоналу знання та дотримання заздалегідь запланованих аварійних процедур

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

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

Тема 2. «Оптимізація ресурсів» (0,5)

2.1. Визначення наявних ресурсів для дій під час аварійних ситуацій

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

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

2.2. Повне використання наявного персоналу та обладнання

Повідомити про необхідність повного використання персоналу й обладнання, що мається, і якщо необхідно, швидко підготувати таке:

- забезпечити, щоб усе обладнання обслуговувалося, повністю було готове до роботи використання, включаючи:
- наявність захисного одягу, дихальних апаратів-циліндрів на випадок пожежі, витоку хімічних речовин і розливу нафти, а також, при необхідності, обладнання, що підстраховує, шлангів, циліндрів ВА, піни, мастильного диспергатора, обладнання першої медичної допомоги з приведення у свідомість і будь-якого іншого обладнання;
- пояснити, що керівники на випадок аварії повинні бути готові приступити до роботи;
- забезпечити, щоб персонал міг працювати належним чином на своїх місцях під час аварії, наприклад, мав відповідну підготовку, достатній досвід, фізичну й розумову спроможність і т. ін.

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

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

- кожна вправа планується іншим офіцером, який зможе координувати вправу й проводити опитування після нього;
- необхідно порадитись із головним персоналом, якщо потрібно;
- пояснити, що не можна планувати навчання без попереднього оголошення і що необхідно завжди попереджувати;
- завчасно забезпечити роботу системи загального сповіщення, коли можливо, такими повідомленнями “це навчання” або “з метою вправ”;
- вивести основний персонал, щоб дозволити іншим приступити до виконання;
- розмістити спостерігачів у стратегічних місцях, щоб вести спостереження за навчанням;
- забезпечити, щоб усе обладнання було переустановлене й готове до використання;
- стисло опитати весь екіпаж за допомогою спостерігачів, які прокоментують дії, здійснені в

їх специфічній галузі;

- заохотити екіпаж на обговорення того, як розвивався інцидент, і як дії були здійснені;
- підбити підсумок усім пунктам навчання й відзначити, які галузі потребують подальшого тренування;
- на деяких суднах офіцеру необхідно поговорити з екіпажем окремо після початкового опитування головного персоналу;
- скласти папку з справами, які можуть бути особливими для судна, але які можуть варіюватися;
- справи можна виконати, обговоривши план, за яким можна діяти після підготування всього обладнання;
- неправильні процедури можуть повторюватися до тих пір, поки не буде усунуто помилки;
- обговорити інциденти й уроки, які були здобуті з випадків на інших пасажирських суднах;
- використати доповіді компанії про інциденти, якщо вони є.

Тема 3. Управління реагування на аварійні ситуації. (0,5)

3.1. Як проводити та направляти інших осіб під час аварійної ситуації

Пояснити, як керувати й спрямовувати інших в аварійних ситуаціях: визначити того, за ким необхідно йти під час аварійних ситуацій;

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

3.2. Як прийняти правильне рішення

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

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

3.3. Мотивація пасажирів та інших членів екіпажу

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

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

3.4. Стрес

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

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

3.5. Вплив стресу на людей

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

- пояснити, що, коли увага зосереджена на одній галузі, план не розглядається повністю;
- не вистачає зосередженості;
- надмірна довіра досвіду більше, чим установленим процедурам;
- конструктивні пропозиції не приймаються;
- знижена спроможність вирішувати комплексні проблеми із-за недостатньої уваги;
- розгляд кількох альтернативних рішень;
- перерозподіл відповідальності призводить до: перенавантаження завданнями окремих людей; неможливості установити зв'язок; загальної втрати контролю.

Тема 4. Управління поведінкою людей та їх реакція на аварійні події (1,0)

4.1. Реакція пасажирів на аварійні події

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

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

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

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

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

- інстинктивна реакція шукати членів групи, особливо тих, які вразливі, наприклад, дітей, літніх, інвалідів;
- пасажирів мають бути задоволені тим, що діти будуть у безпеці на судні, тому що завжди присутній підготовлений персонал;
- у сімейних груп можуть бути різні інтереси: ігрові райони, ігрові машини, бари, кінотеатри і т. д.;
- сім'ї можуть легко розосередитися по всьому судну;
- у розпорядженні пасажирів на пасажирських судах будуть спеціально призначені станції для возз'єднання сімей;
- пасажирів на пасажирських судах-паромах будуть спрямовуватися до найближчих станцій збору, переміщення пасажирів на інші станції збору буде здійснюватись екіпажем при переповненні одного з цих районів;
- персонал, призначений розкладом із тривог, повинен переконати членів сімей, що робляться всілякі спроби знайти інших членів їх сім'ї;
- повідомлення за допомогою системи загального сповіщення, засобів теле або радіокомунікації повинні здійснюватися для тих, хто працює в районах збору;
- персонал можна також спрямувати на інші станції збору, щоб розмістити там відсутніх

членів і супроводити їх до сім'ї;

- якщо пасажери зібрались, їм не можна дозволяти уходити;
- постійно переконуйте їх у тому, що на судні здійснюються роботи, щоб вирішити цю проблему.

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

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

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

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

Тема 5. Налаштування та підтримання ефективного зв'язку (2,0)

5.1. Важливість ефективного зв'язку

Пояснити, як подавати зрозумілі й стислі інструкції і повідомлення:

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

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

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

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

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

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

- бути яскравим, стояти на платформі, стільці або столі;

- указати освітлені аварійні знаки та інші інструкції, використовуючи сигнали, при цьому тримаючи жезл або ліхтар;
 - використати рятувальні жилети, щоб повільно демонструвати процедури надівання.
- Розповісти, що необхідно обрати мову, на якій повідомлення щодо аварії можуть передаватися під час аварії або навчання, щоб дати необхідне керівництво пасажирам і полегшити членам екіпажу процедуру надання допомоги пасажирам:
- визначити персонал, який може робити повідомлення на двох або більше мовах місцево або по системі загального сповіщення;
 - зробити стандартними можливі повідомлення, котрі можуть використовуватися під час аварії у письмовому вигляді на картках, що зберігаються на містку;
 - забезпечити, щоби повідомлення на різних мовах були однаковими або дуже схожими на основну мову, на якій говорять на борту;
 - забезпечити, щоб повідомлення були повністю зрозумілі членам екіпажу, особливо тим, які допомагають пасажирам;
 - попросити членів екіпажу під час навчань пояснити, як докладно викладати, які дії здійснювати після нього.

2. Практичні вправи (2,0)

5. КРИТЕРІЇ ОЦІНЮВАННЯ ЗНАНЬ ТА ФОРМА СКЛАДАННЯ ВИХІДНОГО КОНТРОЛЮ

5.1. Види контролю.

При проведенні курсу здійснюється поточний і підсумковий контроль. Поточний контроль складається з контрольних занять. Підсумковий контроль проводиться у формі заліку.

5.2. Критерії оцінювання компетентності, знань і умінь.

Вихідний контроль за підготовкою проводиться у тестування.

Критерій оцінювання – слухач повинен дати правильні відповіді на всі 70% питань.

Після успішного закінчення курсу слухачам видається свідоцтво «Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях»

5.3. Перелік основних питань для підготовки до підсумкового (вихідного) контролю.

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

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

6. МЕТОДИ ПРОВЕДЕННЯ ПІДГОТОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЙ ІНСТРУКТОРУ

6.1. Устрій судна, розміщення приміщень, аварійні плани та процедури, навчальні тривоги (1,0)

Компетентні призначені оператори повинні дотримуватися судових процедур із підтримання водонепроникності корпусу судна й передавати підтверджуючі повідомлення на місток, як тільки їх виконання закінчено. Перевірка пломб відкриття корпусу судна й стану всіх частин, що рухаються, повинна часто здійснюватись як доповнення до планованих заходів підтримання водонепроникності корпусу судна.

Особи, що відповідають за це, повинні бути ознайомлені зі спеціальними заходами з відкривання, закривання й кріплення носу, корми, бокових люків і рам на їх суднах. Вони повинні бути спроможними вміло експлуатувати системи й здійснювати дослідження, щоб забезпечити досягнення відповідної герметичності й пломбування.

6.2 Оптимізація використання ресурсів (0,5)

Кількість доступного аварійного обладнання збільшується, але кількість персоналу, якому необхідно використати це обладнання, звичайно залишається незмінним. Призначення рольових завдань часто залежить від рангу/посади, яке звичайно є однаковим для більш високих посад, однак тільки під час вправи можна визначити ідеально придатний персонал для особливих робіт.

Реакції на багато які судові аварії були недостатніми із-за погано підготовлених членів екіпажу, які були не здатні ефективно реагувати.

Законодавство вимагає здійснення підготовки, однак мотивація її проведення повинна виходити від персоналу вищого рангу. Навчання можуть бути двох видів:

- Реакція на аварію.

Екіпажу буде запропонована незнайома аварійна ситуація, а потім проводиться навчання. Завжди будуть зустрічатися проблеми й помилки, але їх можна обговорити й усунути під час опитування після виконання завдання. Незалежний спостерігач, який склав вправу, може взяти на себе проведення опитування після виконання завдання.

- Завчасно плановане навчання.

Обговорюється аварія й готується обладнання. Потім можна продовжити навчання, починаючи з необхідного етапу. Це дозволяє виправити помилки, хоча й більш повільно, але навчальний процес і результати можуть, безсумнівно, стати корисними для екіпажу. Як завжди, необхідно провести повне опитування.

Підтримання аварійного обладнання в робочому стані є важливим і повинно постійно здійснюватися. Навіть якщо обладнання не використовується під час навчання, воно повинно перевірятися. Обладнання, що використовується під час навчання, повинно бути готове до використання в будь-який час, наприклад, необхідно заряджати ВА-циліндри.

6.3 Управління реагування на аварійні ситуації. (0,5)

При аварії необхідні сильні лідери, яким може бути не тільки капітан на містку, але й будь-який інший член командного складу, наприклад, керівники окремих груп, члени аварійних партій, командири районів і т. д. Тут усі грають важливу роль. Інформація на ранньому етапі може бути розрізною, однак мобілізація всього персоналу й ресурсів повинна починатися під керівництвом спокійного й рішучого лідера. Коли починає складатися картина по мірі отримання інформації, можуть призначатися завдання й можна почати подальше планування. Стиль управління повинен бути твердим, рішучим і, можливо, автократичним; допустиме стисле обговорення, однак необхідно пам'ятати, що в даному випадку нема часу формувати комітети. Для ілюстрації цих питань можуть використовуватись уривки з відео-фільму (НП 5).

Персонал буде позитивно реагувати на лідерів із добрими мотивами, так само й на інструкторів із добрими мотивами. Енергія та ентузіазм звичайно схильні до поширення серед групи, однак будь-яка аварія може підвищити рівні стресів. Учащається серцебиття, збільшується частота дихання й пітливість. Це все повинно бути визначено якомога швидше, таким чином, щоб робочі навантаження могли бути знижені, завдання перепризначені й викликана додаткова підтримка. У тому випадку якщо управління не може бути твердим і цілеспрямованим, групова робота й загальна реакція почнуть порушуватися.

6.4 Управління поведінкою людей та їх реакція на аварійні події. (1,0)

Люди ніколи не вірять, що вони можуть потрапити в аварію. Багато хто з пасажирів показує повну відсутність інтересу під час інструктажу з безпеки на літаку або продовжує розмовляти під час повідомлень із безпеки на судах. Коли евакуація відкладається, виходи можуть бути заблоковані, й видимість може бути погіршена, а це саме той період, коли виникає справжній страх і паніка. Паніка не така, яку звичайно собі уявляють, тому що в даному випадку відбувається втеча, результатом якої є відсутність уваги до інших. У дійсності, люди у відчаї намагаються втекти від небезпеки, але іноді можна зустріти й таких, які допомагають іншим.

Особлива увага потрібна, коли розділені члени сімейної групи. Члени таких сімей порушують маршрути евакуації, викликаючи при цьому ще більші затримки. Із цього витікає, що необхідно робити спроби спрямувати пасажирів у безпечні місця й переконати їх, що прикладаються всі зусилля, щоби воз'єднати групи, за допомогою повідомлень, сполучуючи їх із чіткими показниками трапів і станцій збору персоналу.

Повинні здійснюватися ретельні обшуки місць розміщення на наявність у них людей, які могли не почути сигнали тривоги або не змогли з якихось причин зреагувати. Можуть

бути складені плани, що показують, які райони були обшукані, для того, щоб не витрачався час на повторні обшуки, й персонал повторно не брав у них участь.

Якщо суднова команда почне скликати пасажирів, вони можуть зробити спробу перебратися на більш високий борт судна. Слід відзначити, що якщо кількість скликуваних буде збільшуватися, ситуація може погіршитись або може стати неможливим підняти рятувальні засоби на високий борт. Основним тут є ефективне спрямування пасажирів на станції збору й управління ними на цих станціях.

6.5 Налагодження та підтримання ефективного зв'язку

Часто виникає зниження спроможності розуміти складні повідомлення в стресових ситуаціях, тому вони повинні бути простими і, наскільки це можливо, стислими. Тон голосу може підніматися й темп мовлення може прискорюватися, що призводить до більшого безпорядку.

Пасажири будуть завжди вимагати більше інформації, тому, враховуючи це, їх необхідно інформувати, якщо можливо, на їх рідній мові. Це може викликати проблеми в екіпажа, який надає допомогу, однак основні фрази для визначення палуби або покажчиків слід запам'ятати. Знаки можуть бути указані. Важливими умовами при здійсненні контролю неорганізованої маси людей є знаходження на узвишші та яскравий одяг. Необхідно завжди триматися цього місця й призначати членів екіпажу для виконання окремих завдань.

Увага до пасажирів повинна підсилюватися, коли вони не знають, що відбувається. Вони не повинні знати подробиці, їм не можна говорити неправду. Якщо команди із забезпечення дихальними апаратами просуваються в місцях розміщення пасажирів, пасажири можуть бути занепокоєні. Тому повідомлення повинні бути спокійними й інформативними. Якщо аварійна ситуація починає погіршуватися, реакція повинна бути швидкою.

7. МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

7.1. Обладнання.

Викладання навчального матеріалу з наряду підготовки забезпечується:

- навчальною аудиторією з дошкою;
- екраном з можливістю використання зовнішнього носія інформації.

7.2. Демонстраційні плакати.

Для підвищення ефективності навчання при викладанні певних розділів курсу використовується наочність у вигляді: електронних презентаційних програм; плакатів; моделей та схем суден.

8. ВИМОГИ ДО ІНСТРУКТОРСЬКО-ВИКЛАДАЦЬКОГО СКЛАДУ ТА ЇХ РОБОЧОГО МІСЦЯ.

8.1. Вимоги до інструкторсько-викладацького складу.

Інструктори, що здійснюють підготовку за курсом «Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях» персоналу пасажирських суден, повинні мати:

- диплом про закінчення вищого морського навчального закладу за судноводійською спеціальністю;
- диплом капітана далекого плавання або штурмана далекого плавання;
- документально підтверджений досвід роботи на пасажирських суднах на посаді капітана та/або старшого помічника капітана не менше трьох років;
- документ про проходження спеціальної підготовки для персоналу пасажирських суден відповідно до вимог Правила VI/2 Конвенції ПДНВ та відповідних національних вимог у схвалені НТЗ;
- практичний досвід роботи у НТЗ з підготовки персоналу пасажирських суден не менше одного року або проходження стажування в НТЗ (проведення не менше двох повних курсів під-

готовки персоналу пасажирських суден) 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.

8.2. Вимоги до робочого місця інструктора.

Робоче місце інструктора повинно забезпечувати:

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

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

Один інструктор може проводити підготовку групи кількістю не більше ніж 20 слухачів.

9. ВИМОГИ ДО РОБОЧОГО МІСЦЯ СЛУХАЧА

1. Кожному зі слухачів має бути виділено в навчальному класі окреме робоче місце за столом, що дозволяє здійснювати роботу з літературою та конспектування.
2. Під час відпрацювання навичок усі слухачі повинні виконувати вимоги техніки безпеки. Персонал НТЗ вимагає від слухачів виконання правил техніки безпеки.

10. ПЕРЕЛІК ПЦБЛІКАЦІЙ

Документи ІМО й національне законодавство. (Д)

- Д 1 – ПДНВ IMO 938, and Amendments, 2010 (IMO Sales No. 945E)
- Д 2 – International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) 1994, as amended.
- Д 3 – International Convention for Safety of Life at Sea, 1974 as amended (SOLAS 1974).
- Д 4 – Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing. 1992 Edition.
- Д 5 – Amendments to the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing 1994/1995.
- Д 6 – Code on Intact Stability.
- Д 7 – International Code for Safety for High Speed Craft (HSC Code) 1995.
- Д 8 – Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG), 1994.
- Д 9 – Resolution A.489 (XII). Safe stowage and securing of cargo units and other entities in ships other than cellular container ships
- Д 10 – Resolution A.581 (14). Guidelines for securing arrangements for the transport of road vehicles on Ro-Ro ships.
- Д 11 – Resolution A.533 (13). Elements to be taken into account when considering the safe stowage and securing of cargo units and vehicles in ships.
- Д 12 – Resolution A.714 (17). Code of safe practice for cargo stowage and securing.
- Д 13 – Resolution A.770 (18). Minimum requirements for personnel nominated to assist passengers in emergency situations on passenger ships.
- Д 14 – MSC/Circ. 735. Recommendations on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' needs.

Навчальні посібники

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

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

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

Л 4 – Easingwold Papers No. 5. Conference: Problems Associated with Large Scale Evacuations. The Emergency Planning College. 1994.

Л 5 – Easingwold Papers No. 6. Disaster Preparedness, Some Myths and Misconceptions. The Emergency Planning College. 1992.

Л 6 – Easingwold Papers No. 7. Crises in a Complex Society. The Emergency Planning College. 1994.

Л 7 – Easingwold Papers No. 8. A Digest of Some Well Known Disasters. 1994. The Emergency Planning College.

Л 8 – Leach, John. Survival Psychology. 1994. MacMillan Press Ltd.

Л 9 – Ro-Ro Stowage and Securing of Vehicles - Code of Practice. 1997.

Список скорочень

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

IMDG – International Maritime Dangerous Goods Code

IMO – International Maritime Organization

ISM – International Safety Management

SOLAS – International Convention for Safety of Life at Sea

Конвенція ПДНВ – Міжнародна конвенція з підготовки та дипломування моряків і несення вахти

Кодекс ПДНВ'95 – Міжнародний кодекс із підготовки та дипломування моряків і несення вахти 1995 року

Аудіо, відео файли.