

Приложение к рабочей программе дисциплины Управление безопасной эксплуатацией судов

Специальность – 26.05.06 Эксплуатация судовых энергетических установок
Специализация – Эксплуатация главной судовой двигательной установки
Учебный план 2019 года разработки

ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

1 Назначение фонда оценочных средств (ФОС) по дисциплине

ФОС по учебной дисциплине – совокупность контрольных материалов, предназначенных для измерения уровня достижения обучающимися установленных результатов обучения, а также и уровня сформированности всех компетенций (или их частей), закрепленных за дисциплиной. ФОС используется при проведении текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся.

Задачи ФОС:

- управление процессом приобретения обучающимися необходимых знаний, умений, навыков и формированием компетенций, определенных в ФГОС ВО и Конвенции ПДНВ-78 с поправками, по соответствующему направлению подготовки (специальности);
- оценка достижений обучающихся в процессе изучения дисциплины с выделением положительных/отрицательных результатов и планирование предупреждающих/корректирующих мероприятий;
- обеспечение соответствия результатов обучения задачам будущей профессиональной деятельности через совершенствование традиционных и внедрение в образовательный процесс университета инновационных методов обучения;
- самоподготовка и самоконтроль обучающихся в процессе обучения.

2 Структура ФОС и применяемые методы оценки полученных знаний

2.1 Общие сведения о ФОС

В соответствии с требованиями Кодекса ПДНВ (Раздел А-III/1 Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных механиков) (Раздел А-III/2 Обязательные минимальные требования для дипломирования старших механиков и вторых механиков судов с главной двигательной установкой мощностью 3 000 кВт или более):

– Каждый кандидат на получение диплома вахтенного механика морского судна с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением и с главной двигательной установкой мощностью 750 кВт или более должен продемонстрировать способность принять на себя на уровне эксплуатации задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-III/1.

– Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования, перечислены в колонке 2 таблицы А-III/1.

– Уровень знания материала, перечисленного в колонке 2 таблицы А-III/1, должен быть достаточным для того, чтобы механики могли выполнять свои обязанности по несению вахты.

– Подготовка и опыт, требующиеся для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны основываться на разделе А-III/1, часть 4-2.

– Кандидаты на получение диплома для работы на судах, на которых паровые котлы не являются частью механической установки, могут быть освобождены от выполнения соответствующих требований таблицы А-III/1. Диплом, выдаваемый на такой основе, не действителен для работы на судах, на которых паровые котлы составляют часть механической установки, до тех пор, пока механик не будет соответствовать стандарту компетентности в

отношении требований таблицы А-III/1, от выполнения которых он был освобожден. Любое такое ограничение должно быть указано в дипломе и подтверждении.

– Каждый кандидат на получение диплома старшего механика и второго механика морских судов с главной двигательной установкой мощностью 3 000 кВт или более должен продемонстрировать способность принять на себя на уровне управления задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-III/2.

– Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования, перечислены в колонке 2 таблицы А-III/2. Этот перечень включает, расширяет и углубляет вопросы, перечисленные в колонке 2 таблицы А-III/1 для вахтенных механиков.

– Принимая во внимание тот факт, что второй механик должен быть постоянно готов принять на себя обязанности старшего механика, оценка по этим вопросам должна выявить способность кандидата усвоить всю доступную информацию, влияющую на обеспечение безопасной эксплуатации судовых механизмов и защиту морской среды.

– Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы А-III/2, должен быть достаточным для того, чтобы кандидат мог работать в должности старшего механика или второго механика.

– Подготовка и опыт, требующиеся для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны принимать во внимание соответствующие требования настоящей части и руководство, приведенное в части В Кодекса ПДНВ.

ФОС позволяет оценить освоение всех указанных в рабочей программе дескрипторов компетенции, установленных ОПОП и Международной конвенцией ПДНВ-78 с поправками. В качестве методов оценивания применяются: наблюдение за работой (Performancetests), наблюдение за действиями в смоделированных условиях (Simulationtests), применение активных методов обучения, экспресс-тестирование, программированные тесты.

Структурными элементами ФОС по дисциплине являются: входной контроль (предназначается для определения уровня входных знаний), ФОС для проведения текущего контроля, состоящие из устных, письменных заданий, тестов, и шкалу оценивания; ФОС для проведения промежуточной аттестации, состоящий из устных, письменных заданий, и других контрольно-измерительные материалов, описывающих показатели, критерии и шкалу оценивания; методические материалы, определяющие процедуры оценивания.

Применяемые методы оценки полученных знаний по разделам дисциплины

Раздел	Текущая аттестация (количество заданий, работ)				Промежуточная аттестация
	Экспресс опрос на лекциях по текущей теме (экспресс-тестирование)	Защита отчетов по лабораторным работам	Защита расчетно-графической работы	Защита курсового проекта	
Раздел 1. Основные понятия и определения	+	-	-	-	Зачет
Раздел 2. Основы технической эксплуатации СТС	+	-	-	-	Зачет
Раздел 3. Система ТО и ремонта судов. Составные части организации ТЭС	+	-	-	-	Зачет
Раздел 4. Основные положения теории управления производством	+	-	-	-	Зачет
Раздел 5. Факторы, влияющие на техническую безопасность судов	+	-	-	-	Зачет

	Текущая аттестация (количество заданий, работ)				Промежуточная аттестация
Раздел 6.Применяемая концепция CRM&HF в обеспечении безопасной технической эксплуатации судна	+	-	-	-	Зачет
Раздел 7.Стандартные эксплуатационные процедуры, содержание, предохранительные механизмы, распределение и назначение обязанностей	+	-	-	-	Зачет
Раздел 8. Психофизиологическое состояние и профессиональная надежность моряков	+	-	-	-	Зачет
Раздел 9.Факторы, обеспечивающие принятие правильных решений. Стратегия принятия решений в нештатной ситуации	+	-	-	-	Зачет
Раздел 10.Системы наблюдения за технической безопасностью судов	+	-	-	-	Зачет
Раздел 11.Требования к судовым механикам по международной Конвенции СОЛАС-74, кодексу управления безопасностью (МКУБ)	+	-	-	-	Зачет
Раздел 12. Управление технической эксплуатацией судна на основе анализа рисков	+	-	-	-	Зачет

2.2 Оценочные материалы для проведения текущей аттестации

Входной контроль

Входной контроль проводится с целью определения уровня знаний обучающихся, необходимых для успешного освоения материала дисциплины.

Технология входного контроля предполагает проведение тестирования.

Оценивание входного тестирования осуществляется по номинальной шкале – за правильный ответ к каждому заданию выставляется один балл, за не правильный – ноль. Общая оценка каждого теста осуществляется в отношении количества правильных ответов к общему числу вопросов в тесте (выражается в процентах).

Тест считается пройденным (оценка «зачтено») при общей оценке 75%.

Количество попыток прохождения теста – одна. Время прохождения теста – 25 минут.

Вопрос	Ответы
1. Что такое МКУБ (ISM-code)?	1) Это международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Ассамблеей ИМО (резолюция А 741(18) с возможными поправками); 2) Международная морская организация (ИМО) в структуре Организации Объединенных Наций (ООН), занимающаяся разработкой международных

	<p>морских стандартов и правил и утверждением их в виде Конвенций, резолюций, циркуляров. В составе ИМО функционируют несколько комитетов, важнейшими из них являются Комитет по безопасности на море (MSC – Maritime Safety Committee) и Комитет по защите морской среды – (MEPC – Maritime Environment Protection Committee);</p> <p>3) Международная Организация Труда (ILO – International Labor Organization) в структуре ООН, занимающаяся разработкой международных норм и требований по вопросам социальной защищенности трудящихся и обеспечения безопасных условий труда. Конвенции МОТ играют важную роль и входят как требования к безопасности труда в состав общих положений по МКУБ (см. конвенцию Мот -147 – Конвенция о минимальных стандартах на торговых судах).</p>
2. Какова цель МКУБ?	<p>1) Состоит в обеспечении международного стандарта по управлению безопасней эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения». Резолюция ИМО А.741(18);</p> <p>2) Ознакомиться с политикой компании в отношении алкоголя и наркотиков можно в основном положении компании – Наставлении по управлению безопасностью;</p> <p>3) Обеспечение непосредственной работы судов и их судовых технических средств (СТС).</p>
3. Что определяет обязательность требований МКУБ?	<p>1) Обязательный характер МКУБ – резолюция А.741(18) – получила на основе принятия главы IX Конвенции СОЛАС-74 – Управление безопасной эксплуатацией судов;</p> <p>2) Обязательно применяется по всем судам валовой вместительностью 500 т и более (глава IX –СОЛАС-74);</p> <p>3) Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды MARPOL-73/78 с пятью приложениями;</p>
4. К каким судам применяется МКУБ?	<p>1) Обязательно применяется ко всем судам валовой вместительностью 500 т и более (глава IX –СОЛАС-74);</p> <p>2) Обязательно применяется ко всем судам валовой вместительностью 5000 т и более (глава IX –СОЛАС-74);</p> <p>3) Обязательно применяется ко всем судам валовой вместительностью 500 т и менее (глава IX –СОЛАС-74);</p>
5. Может (на добровольной основе) применяться ко всем судам (правило 1.3. А.741(18)?	<p>1) Правительства государств призывают применять МКУБ к грузовым судам валовой вместительностью 150 т и более, но менее 500 т, которые имеют право плавания под их флагами. (Резолюция 3 Конференции Договаривающихся Правительств – май 1994 г.)</p> <p>2) Правительства государств призывают не применять МКУБ к грузовым судам валовой вместительностью 150 т и более, но менее 500 т, которые имеют право плавания под их флагами. (Резолюция 3 Конференции Договаривающихся Правительств – май 1994 г.)</p> <p>3) Обязательно применяется ко всем судам валовой вместительностью 500 т и более (глава IX –СОЛАС-74);</p>
6. На какие суда не распространяются требования МКУБ?	<p>1) Глава IX Конвенции СОЛАС-74 не применяется к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях. (Правило 2.2 главы IV СОЛАС-74).</p> <p>2) Глава IX Конвенции СОЛАС-74 не применяется к военным судам, эксплуатируемым в коммерческих целях. (Правило 2.2 главы IV СОЛАС-74).</p> <p>3) Ко всем судам валовой вместительностью 500 т и более (глава IX –СОЛАС-74);</p>
7. Что такое ИМО? Какова ее роль?	<p>1) Международная морская организация в структуре Организации Объединенных Наций (ООН), занимающаяся разработкой международных морских стандартов и правил и утверждением их в виде Конвенций, резолюций, циркуляров. В составе ИМО функционируют несколько комитетов, важнейшими из них являются Комитет по безопасности на море (MSC – Maritime Safety Committee) и Комитет по защите морской среды – (MEPC – Maritime Environment Protection Committee).</p> <p>2) Это международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Ассамблеей ИМО (резолюция А 741(18) с возможными поправками);</p> <p>3) Международная Организация Труда (ILO – International Labor Organization) в структуре ООН, занимающаяся разработкой международных норм и требований по вопросам социальной защищенности трудящихся и</p>

	обеспечения безопасных условий труда; конвенции МОТ играют важную роль и входят как требования к безопасности труда в состав общих положений по МКУБ (см. конвенцию Мот -147 – Конвенция о минимальных стандартах на торговых судах).
8. Что такое МОТ? Какова ее роль?	<p>1) Международная Организация Труда (ILO – International Labor Organization) в структуре ООН, занимающаяся разработкой международных норм и требований по вопросам социальной защищенности трудящихся и обеспечения безопасных условий труда; конвенции МОТ играют важную роль и входят как требования к безопасности труда в состав общих положений по МКУБ (см. конвенцию Мот -147 – Конвенция о минимальных стандартах на торговых судах).</p> <p>2) Международная морская организация в структуре Организации Объединенных Наций (ООН), занимающаяся разработкой международных морских стандартов и правил и утверждением их в виде Конвенций, резолюций, циркуляров. В составе ИМО функционируют несколько комитетов, важнейшими из них являются Комитет по безопасности на море (MSC – Maritime Safety Committee) и Комитет по защите морской среды – (MEPC – Maritime Environment Protection Committee).</p> <p>3) Это международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Ассамблеей ИМО (резолюция А 741(18) с возможными поправками);</p>
9. Какие основные неправительственные организации, влияющие на функционирование МКУБ, Вам известны?	<p>1) - Международная палата судоходства (МПС) – International Chamber of Shipping (ICS); Международная организация по стандартизации (ИСО) – International Organization for Standardization (ISO); - Международная федерация судовладельцев (МФС) – International Shipping Federation LTD (ISF); -Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО) – International Association of Classification Societies (IACS); - Международная Федерация Ассоциаций Морских Капитанов (МЕФАК) – International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA); - Международная Ассоциация Независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКК) -International Association of Independent tanker owners (INTERTANKG); - Международное общество операторов газовозов и терминалов (МООГТ) – SOCIETY of International Gas Tankers and Terminal Operators (SIGTTO); - Международная Ассоциация владельцев сухогрузных судов (ИНТЕРКАРГО) – International Association of day Cargo Shipowners (INTERCARGO).</p> <p>2) а) Международная конвенция по охране человеческой жизни на море – SOLAS-74 с Протоколом 1978 и Протоколом 1988 годов; б) Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды MARPOL-73/78 с пятью приложениями; в) Конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты ПДМНВ-78 с поправками 1995 года; г) Конвенция № 147 Международной организации труда (МОТ) о минимальных стандартах на торговых судах.; д) Конвенция по международным правилам предупреждения столкновений судов в море МППС-72; е) Конвенция № 147 Международной организации труда (МОТ) о минимальных стандартах на торговых судах; (В настоящее время вводится МОТ-2006);</p> <p>3) Компания; Администрация;</p>
10. Что понимается под термином «Администрация»?	<p>1) Означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания; в России Правительство РФ делегировало полномочия по освидетельствованию, контролю и выдаче документов на соответствие МКУБ Российскому Морскому Регистру Судоходства – признанной организации;</p> <p>2) Означает владельца судна или любую другую организацию или лицо, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возложенные Кодексом;</p> <p>3) Это структурная и документированная система на берегу и судах, дающая возможность персоналу компании эффективно проводить в жизнь политику управления безопасностью и предотвращения загрязнения.</p>

11. Что понимается под термином «Компания»?	<p>1) Означает владельца судна или любую другую организацию или лицо, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возложенные Кодексом;</p> <p>2) Означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания в России Правительство РФ делегировало полномочия по освидетельствованию, контролю и выдаче документов на соответствие МКУБ Российскому Морскому Регистру Судоходства – признанной организации;</p> <p>3) Администрации флага или признанные Администрацией организации.</p>
12. Какие основные международные конвенции регламентируют безопасность на море и предотвращение загрязнения?	<p>1) а) Международная конвенция по охране человеческой жизни на море – SOLAS-74 с Протоколом 1978 и Протоколом 1988 годов;</p> <p>б) Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды MARPOL-73/78 с пятью приложениями;</p> <p>в) Конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты ПДМНВ-78 с поправками 1995 года;</p> <p>г) Конвенция о грузовой марке КГМ-66;</p> <p>д) Конвенция по международным правилам предупреждения столкновений судов в море МППС-72;</p> <p>е) Конвенция № 147 Международной организации труда (МОТ) о минимальных стандартах на торговых судах. (В настоящее время вводится МОТ-2006);</p> <p>2) - приложение 1 – Правила предотвращения загрязнения нефтью;</p> <p>- приложение 2 – Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом;</p> <p>- приложение 3 – Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, контейнерах, цистернах;</p> <p>- приложение 4 – Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов;</p> <p>- приложение 5 – Правила предотвращения загрязнения мусором с судов;</p> <p>- приложение 6 – Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов;</p> <p>3) Резолюции ИМО А. 788(19)).</p>
13. Какова структура конвенции МАРПОЛ – 73/78?	<p>1) Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды MARPOL-73/78 с шестью приложениями:</p> <p>- приложение 1 – Правила предотвращения загрязнения нефтью;</p> <p>- приложение 2 – Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом;</p> <p>- приложение 3 – Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, контейнерах, цистернах;</p> <p>- приложение 4 – Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов;</p> <p>- приложение 5 – Правила предотвращения загрязнения мусором с судов;</p> <p>- приложение 6 – Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов;</p> <p>2) Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды MARPOL-73/78 с четырьмя приложениями:</p> <p>- приложение 1 – Правила предотвращения загрязнения нефтью;</p> <p>- приложение 2 – Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом;</p> <p>- приложение 3 – Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, контейнерах, цистернах;</p> <p>- приложение 4 – Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов;</p> <p>3) Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды MARPOL-73/78 с двумя приложениями:</p> <p>- приложение 1 – Правила предотвращения загрязнения нефтью;</p> <p>- приложение 2 – Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом;</p>
14. Каково основное назначение резолюции ИМО А.787(19) «Процедуры контроля судов государством порта»?	<p>1) Предназначается в качестве основного руководства при выполнении инспекций судов государством порта и последовательности проведения этих инспекций для выявления несоответствия судна, его оборудования или экипажа, а также для применения процедур контроля;</p> <p>2) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции;</p>

	3) Состоит в том, чтобы предоставить капитану и лицам командного состава судна, Компании рекомендации в отношении действий, которые должны быть предприняты на судне в аварийных или, весьма вероятно, ожидаемых как аварийные ситуациях.
--	---

Задания для самоподготовки обучающихся (рекомендуемая технология – перечень контрольных вопросов, тем рефератов, прочих заданий)

Контрольный вопрос	Рекомендуемое содержание ответа (источник)
1. Характеристика технической эксплуатации флота (ТЭФ), как функциональной производственной системы.	[7] стр. 15-17
2. Процессы технической эксплуатации судов.	[13] стр. 26-31
3. Процессы изменения технического состояния судовых технических средств (СТС).	[4] стр. 38-46
4. Контроль и оценка технического состояния судовых технических средств (СТС).	[4] стр.36-42
5. Организация технической эксплуатации судна (ТЭС).	[17] стр.10-17
6. Составные части организации технической эксплуатации судна (ТЭС).	[17] стр.27-31
7. Организация ремонта судов.	[7] стр. 35-72
8. Управление технической эксплуатацией судна.	[13] стр. 56-61
9. Основные положения теории управления производством.	[4] стр. 48-56
10. Управление техническим использованием, как часть системы управления ресурсами машинного отделения.	[4] стр.36-42
11. Управление техническим обслуживанием как часть системы управления ресурсами машинного отделения.	[17] стр.60-67
12. Управление ремонтом судна.	[17] стр.47-51
13. Факторы, влияющие на техническую безопасность судов.	[7] стр. 75-82
14. Требования руководства Р.033-2010.	[13] стр. 86-91
15. Управление ресурсами машинного отделения в процессе вахты и технического обслуживания в целях обеспечения безопасной технической эксплуатации СЭУ	[4] стр. 18-26
16. Принципы и схема жизненного цикла CRM&HF. Формы, методы и средства обучения CRM&HF.	[4] стр.86-92
17. Основы Теории Ошибок. Управление ошибками. Отношение к ошибкам.	[17] стр.40-47
18. Культура безопасности судоходной компании и CRM&HF. Организационные факторы.	[17] стр.37-41
19. Стандартные эксплуатационные процедуры содержание, предохранительные механизмы, распределение и назначение обязанностей, причины отклонения от стандартных процедур.	[13] стр. 26-31
20. Примеры судовых процедур.	[4] стр. 81-85
21. Планирование и координация действий различных служб в части достижения целей.	[4] стр.91-22
22. Психофизиологическое состояние и профессиональная надежность - рабочая нагрузка, стресс, сон и циркадные ритмы, усталость, медикаменты.	[7] стр. 35-72
23. Управления задачами и рабочей нагрузкой на основе требований ПДНВ, КОТС относительно режимов труда и отдыха членов экипажей.	[13] стр. 16-21
24. Принятие решений: виды решений, процессы принятия решений, модели принятия решений.	[4] стр. 8-12
25. Ситуационная осознанность и принятие решений.	[4] стр. 12-16
26. Факторы, обеспечивающие принятие правильных решений. Стратегия принятия решений в нештатной ситуации. Препятствия принятию правильных решений.	[4] стр.16-32
27. Системы наблюдения за технической безопасностью судов.	[17] стр.10-17
28. Расследование аварийных случаев с судами.	[17] стр.10-17
29. Международное сотрудничество по обеспечению технической безопасности судов.	[17] стр.10-17
30. Требования к судовым механикам по международной Конвенции СОЛАС-74.	[17] стр.10
31. Требования к судовым механикам по международному кодексу управления безопасностью (МКУБ).	[17] стр.10
32. Задачи механиков в части предотвращения загрязнения окружающей среды.	[17] стр.10
33. Задачи механиков по выполнению требований контроля судов Государством порта.	[17] стр.10
34. О требованиях и назначении МК ПДНВ 78.	[17] стр.10
35. Оценка и анализ рисков в связи с эксплуатацией судна.	[17] стр.17-19
36. Управление технической эксплуатацией судна на основе анализа рисков.	[17] стр.20-21

Экспресс опрос на лекциях по текущей теме

Раздел 1. Основные понятия и определения

Вопрос	Ответы
1) Чему посвящена глава IX SOLAS-74?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Управлению безопасной эксплуатации судов. 2) Техническое использование (ТИ) флота; 3) Разработке международных норм и требований по вопросам социальной защищенности трудящихся и обеспечения безопасных условий труда;
2) Что является основой хорошего управления?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Главной основой любого управления является «человеческий фактор» или как записано в резолюции ИМО А. 741(18): «Краеугольным камнем хорошего управления безопасностью является приверженность обязанностям членами Компании сверху донизу». 2) Раздел 3 МКУБ - «Ответственность и полномочия компании», Правило 1/14 Конвенции ПДМНВ-78 «Ответственность компании». 3) Техническое использование (ТИ) флота.
3) Каковы требования МКУБ к целям Компании по управлению безопасностью?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Среди прочего должны: <ul style="list-style-type: none"> - обеспечивать безопасную практику при эксплуатации судов и безопасную для человека окружающую среду; - организовывать защиту от всех выявленных рисков; постоянно улучшать навыки берегового и судового персонала по управлению безопасностью ...» пункт 1.2.2 МКУБ; 2) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции. 3) По согласованию с капитаном обеспечивать надлежащую организацию безопасности ходовой машинной вахты.
4) Что такое Система Управления Безопасностью (СУБ)?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Это структурная и документированная система на берегу и судах, дающая возможность персоналу компании эффективно проводить в жизнь политику управления безопасностью и предотвращения загрязнения; 2) Объем технического снабжения предстоящего рейса, принимая во внимание потребности в топливе, воде, смазочных материалах, химических веществах, расходных и иных запасных частях, инструментах, а также любые другие потребности; 3) Претворение в жизнь требований и положений тех конвенций и протоколов, которые оно ратифицировало, одобрило или с которыми согласилось в национальном законодательстве и обеспечить эффективный контроль за их выполнением;
5) Какие требования предъявляются к Системе Управления Безопасностью (СУБ)?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Должна обеспечивать: <ul style="list-style-type: none"> - выполнение обязательных норм и правил; - использование применимых кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных ИМО и другими организациями (МКУБ пункт 1.2.3); 2) Должна: <ul style="list-style-type: none"> - обеспечить, чтобы капитан: - имел надлежащую квалификацию; - был полностью осведомлен о СУБ компании; и - получал всю необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей. (МКУБ пункт 6.1.) 3) Выявление и диагностику проблем, возникающих в организации при изменении внешних и внутренних условий и соотнесение их со стратегическими и тактическими целями;
6) Каковы функциональные требования к Системе Управления Безопасностью (СУБ)?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Каждая компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью, которая выполняет следующие функциональные требования: <ul style="list-style-type: none"> - политику в области безопасности и защиты окружающей среды; - инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды; - установленный объем полномочий, и линии связи между персоналом на берегу и на судне и внутри их; - процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений данного Кодекса; - процедуры подготовки к аварийным ситуациям и действиям в аварийных

	<p>ситуациях;</p> <ul style="list-style-type: none"> - процедуры проведения внутренних аудиторских проверок и процедуры пересмотра управления (МКУБ пункт 1.4.); <p>2) Сбор данных, оценка последствий после реализации решения;</p> <p>3) Персонал, осуществляющий аудиторские проверки, должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера Компании. {МКУБ пункт 12.4).</p>
7) Какие преимущества компьютеризированной Системы Управления Безопасностью (СУБ) вы считаете основными?	<p>1) Единая база всех данных, сведенная к единому информационному полю; оперативность:</p> <ul style="list-style-type: none"> - отсутствие бумажного документооборота; - ведение единых шаблонов (форм) отчетности и графиков; - возможность автоматического планирования работ и соответствия графиков; - возможность оперативной передачи отчетов и форм с уменьшенным объемом; - возможность оперативного самообучения персоналом Компании; <p>2) Выявляется уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции;</p> <p>3) Претворение в жизнь требований и положений тех конвенций и протоколов, которые оно ратифицировало, одобрило или с которыми согласилось в национальном законодательстве и обеспечить эффективный контроль за их выполнением;</p>
8) Что (какой документ) определяет политику Компании?	<p>1) Требования МКУБ раздел 2 – Политика в области безопасности и защиты окружающей среды», политика Компании должна описывать достижение целей, стоящих перед компанией и ее СУБ;</p> <p>2) Пункт 4.2 Резолюции ИМО А.849(20);</p> <p>3) Правило 26 Приложения 1 к МАРПОЛ 73/78.</p>
9) Какие требования МКУБ предъявляет к структуре компании по обеспечению политики компании?	<p>1) Компания должна обеспечить задействование и выполнение этой политики персоналом, как в море, так и на берегу, на всех уровнях организации. (МКУБ пункт 2.2);</p> <p>2) Компания должна сформировать политику в области безопасности и защиты окружающей среды...(МКУБ пункт 2.2);</p> <p>3) Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающего на них влияние (МКУБ пункт 3.2.).</p>
10) Каким образом компания отслеживает эффективность и действенность политики в области безопасности?	<p>1) Ежегодно анализируется Руководством компании и, если возникает необходимость, в них вносятся изменения, дополнения или корректировки;</p> <p>2) Ежегодно анализируется Администрацией флага или признанной Администрацией организации и, если возникает необходимость, в них вносятся изменения, дополнения или корректировки;</p> <p>3) Каждые пять лет анализируется Руководством компании и, если возникает необходимость, в них вносятся изменения, дополнения или корректировки;</p>
11) В каком нормативно-правовом документе компании персонал компании может ознакомиться с политикой компании в отношении алкоголя и наркотиков?	<p>1) В основном положении компании – Наставлении по управлению безопасностью;</p> <p>2) Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды MARPOL-73/78 с шестью приложениями;</p> <p>3) Конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты ПДМНВ-78 с поправками 1995 года;</p>
12) Кто определяет политику в области безопасности и защиты окружающей среды?	<p>1) Компания должна сформировать политику в области безопасности и защиты окружающей среды...(МКУБ пункт 2.2);</p> <p>2) Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающего на них влияние (МКУБ пункт 3.2.).</p> <p>3) Компания должна обеспечить задействование и выполнение этой политики персоналом, как в море, так и на берегу, на всех уровнях организации. (МКУБ пункт 2.2);</p>
13) Что определяет ответственность компании за безопасность?	<p>1) Раздел 3 МКУБ - «Ответственность и полномочия компании», Правило 1/14 Конвенции ПДМНВ-78 «Ответственность компании»;</p> <p>2) Эта ответственность, полномочия и взаимоотношения должны быть</p>

	оформлены документально. (МКУБ пункт 3.2.); 3) Пункт 4.2 Резолюции ИМО А.849(20);
14) Какова основная задача компании при формировании структуры компании?	1) Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающего на них влияние (МКУБ пункт 3.2.). 2) Компания должна сформировать политику в области безопасности и защиты окружающей среды... (МКУБ пункт 2.2); 3) Компания должна обеспечить задействие и выполнение этой политики персоналом, как в море, так и на берегу, на всех уровнях организации. (МКУБ пункт 2.2);
15) Как должны быть оформлены ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала Компании?	1) Эта ответственность, полномочия и взаимоотношения должны быть оформлены документально. (МКУБ пункт 3.2.); 2) Если ответственным за эксплуатацию судна является юридическое лицо, иное чем судовладелец, судовладелец должен сообщить Администрации полное имя и подробные данные об этом юридическом лице. (МКУБ пункт 3.1.); 3) Эффективность и действенность политики в области безопасности ежегодно анализируется Руководством компании и, если возникает необходимость, в них вносятся изменения, дополнения или корректировки.
16) Какие действия должен предпринять судовладелец, если ответственным за эксплуатацию судна является юридическое лицо иное, чем судовладелец?	1) Если ответственным за эксплуатацию судна является юридическое лицо, иное чем судовладелец, судовладелец должен сообщить Администрации полное имя и подробные данные об этом юридическом лице. (МКУБ пункт 3.1.); 2) Должна обеспечить, чтобы СУБ. использованная на судне, содержала четкое подтверждение полномочий капитана, компания должна установить в СУБ. что капитана имеет верховную власть и ответственность в отношении решений по безопасности и предупреждению загрязнения и в отношении просьбы о помощи от компании, если это необходимо (МКУБ. пункт 5-2.); 3) По согласованию с капитаном обеспечивать надлежащую организацию безопасности ходовой машинной вахты.
17) Что включает в себя структура компании?	1) Структура компании включает высшее руководство и подчиненные ему береговые подразделения, суда с возглавляемыми капитаном судовыми службами, назначение задачи и взаимодействие береговых подразделений и судовых служб, обязанности, полномочия и ответственность их персонала; 2) Объем технического снабжения предстоящего рейса, принимая во внимание потребности в топливе, воде, смазочных материалах, химических веществах, расходных и иных запасных частях, инструментах, а также любые другие потребности; 3) Роспись судового персонала в журналах установленных Компанией форм: Роспись членов экипажа в контрольных листах: Запись в формулярах заводов-изготовителей.

Раздел 2. Основы технической эксплуатации СТС

Вопрос	Ответы
1) Какую цель ставит анализ работы судовой энергетической установки (СЭУ)?	1) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции; 2) Обеспечение непосредственной работы судов и их судовых технических средств (СТС); 3) Установление технически обоснованных параметров нагрузочных режимов судовых технических средств (СТС) и обеспечение использования их в пределах установленных параметров, т.е. нагрузочные режимы при всех видах работы судна и СТС не должны превышать параметров номинальных нагрузочных режимов.
2) Что является тем функциональным элементом системы технической эксплуатации флота (ТЭФ), с помощью которого осуществляется эксплуатация флота и	1) Техническое использование (ТИ) флота; 2) Это посещение судна для проверки как действительности судовых свидетельств и других документов, так и для проверки общего состояния судна, его оборудования и экипажа. (Пункт 1.6.4. Резолюции ИМО А. 787(19)); 3) Администрации флага или признанные Администрацией организации.

для которого организуется система ТЭФ?	
3) Что является сущностью технического использования (ТИ) флота как элемента его технической эксплуатации.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Обеспечение непосредственной работы судов и их судовых технических средств (СТС); 2) Установление технически обоснованных параметров нагрузочных режимов судовых технических средств (СТС) и обеспечение использования их в пределах установленных параметров, т.е. нагрузочные режимы при всех видах работы судна и СТС не должны превышать параметров номинальных нагрузочных режимов; 3) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции;
4) Главная задача повышения эффективности технического использования (ТИ)?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Установление технически обоснованных параметров нагрузочных режимов судовых технических средств (СТС) и обеспечение использования их в пределах установленных параметров, т.е. нагрузочные режимы при всех видах работы судна и СТС не должны превышать параметров номинальных нагрузочных режимов; 2) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции; 3) Обеспечение непосредственной работы судов и их судовых технических средств (СТС);
5) Когда система технической эксплуатации флота (ТЭФ) работает надежно?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Если на всех нагрузочных режимах техническое состояние не выходит за допустимые пределы; 2) Если на всех нагрузочных режимах техническое состояние выходит за допустимые пределы; 3) Означает установленную ситуацию, когда объективное доказательство указывает на невыполнение специфического требования». (Пункт 1.1.10 Резолюция ИМО А. 788(19)).
6) Что такое нагрузочные режимы?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Параметры работы судов и судовых технических средств (СТС), которые они должны проявлять как средства труда, в зависимости от вида эксплуатационных операций производственного процесса, в соответствии с назначениями судов; 2) Параметры работы судов и судовых технических средств (СТС), которые заключаются в конструктивном оформлении, как средства труда при заданном времени их использования; 3) Означает количественную или качественную информацию, записи или регистрацию фактов, имеющих отношение к безопасности или к наличию и внедрению какого-либо элемента системы управления безопасностью, основанные на наблюдении, измерении или испытаниях и которые могут быть проверены. (Пункт 1.1.9 Резолюция ИМО А. 788(19)).
7) Что необходимо чтобы проанализировать и проконтролировать нагрузочные режимы?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Необходима их классификация, отражающая виды работ, осуществляемые с использованием судна и судовых технических средств (СТС), в соответствии с назначением судна.
8) Что такое номинальные нагрузочные режимы?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Параметры работы судов и судовых технических средств (СТС), которые заключаются в конструктивном оформлении, как средства труда при заданном времени их использования; 2) Параметры работы судов и судовых технических средств (СТС), которые они должны проявлять как средства труда, в зависимости от вида эксплуатационных операций производственного процесса, в соответствии с назначениями судов; 3) Означает установленное отклонение от требований, влекущее серьезную угрозу персоналу или безопасности судна или серьезный риск для окружающей среды и требующее немедленного устранения; дополнительно существенное несоответствие включает недостаток эффективного и систематического внедрения требований МКУБ. (Пункт 1.1.11. Резолюция ИМО А.788(19)).
9) Чем регламентируются номинальные нагрузочные режимы?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Проектными данными, результатами стендовых и сдаточных испытаний и заносятся в соответствующие протоколы; 2) Правило 26 Приложения 1 к МАРПОЛ 73/78; 3) Международная конвенция SOLAS -74.

Раздел 3. Система ТО и ремонта судов. Составные части организации ТЭС

Вопрос	Ответы
1) Кто определяет процедуры технического обслуживания и ремонта судна?	<p>1) Компания должна установить процедуры обеспечения технического обслуживания и ремонта судна в соответствии с положениями соответствующих норм и правил и любыми дополнительными требованиями, которые могут быть установлены Компанией. (Пункт 10.1 МКУБ);</p> <p>2) При выполнении этих требований Компания должна обеспечить:</p> <ul style="list-style-type: none"> - проведение инспекций через соответствующие промежутки времени; - передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна: - принятие соответствующего корректирующего действия: и - ведение регистрации этой деятельности. (Пункт 10.2 МКУБ); <p>3) СУБ должна предусматривать специальные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования или систем; эти меры должны включать регулярные проверки резервного оборудования, устройств или технических систем, которые не используются постоянно. (Пункт 10.3 МКУБ).</p>
2) Что должна обеспечить компания при выполнении требований по техническому обслуживанию и ремонту?	<p>1) При выполнении этих требований Компания должна обеспечить:</p> <ul style="list-style-type: none"> - проведение инспекций через соответствующие промежутки времени; - передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна: - принятие соответствующего корректирующего действия: и - ведение регистрации этой деятельности. (Пункт 10.2 МКУБ); <p>2) СУБ должна предусматривать специальные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования или систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервного оборудования, устройств или технических систем, которые не используются постоянно. (Пункт 10.3 МКУБ).</p> <p>3) Компания должна установить процедуры обеспечения технического обслуживания и ремонта судна в соответствии с положениями соответствующих норм и правил и любыми дополнительными требованиями, которые могут быть установлены Компанией. (Пункт 10.1 МКУБ);</p>
3) Что такое критическое оборудование?	<p>1) Оборудование и технические системы, внезапный отказ которых может создавать опасные ситуации;</p> <p>2) Оборудование и технические системы, внезапный отказ которых не может создавать опасные ситуации;</p> <p>3) Кабинет, рабочее место сотрудника, коридор, комната отдыха;</p>
4) Какие специальные меры должна предусматривать СУБ в отношении критического оборудования?	<p>1) Должна предусматривать специальные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования или систем, эти меры должны включать регулярные проверки резервного оборудования, устройств или технических систем, которые не используются постоянно. (Пункт 10.3 МКУБ);</p> <p>2) Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации по СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает. (МКУБ, пункт 6.6.);</p> <p>3) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.).</p>
5) Какие несоответствия не приводят к задержанию судна, но приводят к приостановлению, к примеру, грузовых операций?	<p>1) Невозможность обеспечения надлежащей работы (или технического обслуживания) системы инертного газа, грузовых устройств и механизмов будет считаться достаточным основанием для прекращения грузовых операций. Дополнение 1, Резолюции ИМО А.787(19);</p> <p>2) Возможность обеспечения надлежащей работы (или технического обслуживания) системы инертного газа, грузовых устройств и механизмов будет считаться достаточным основанием для прекращения грузовых операций. Дополнение 1, Резолюции ИМО А.787(19);</p> <p>3) Процедура (критическая), ошибка в выполнении которой, сразу же порождает аварию или создают угрозу судовому персоналу, судну или загрязнению.</p>
6) Влияние положений конвенции СОЛАС на организацию судовых работ	<p>1) IX глава СОЛАС определяет СУБ компании в части организации судовых работ;</p> <p>2) I глава СОЛАС определяет расписание выполнения судовых работ;</p>

	3) Положения конвенции СОЛАС на организацию судовых работ не влияют.
7) Влияние положений конвенции МАРПОЛ на организацию судовых работ	1) Положения конвенции МАРПОЛ на организацию судовых работ не влияют; 2) II приложение МАРПОЛ определяет СУБ компании в части организации топливных операций на судне; 3) Положения конвенции определяют процедуры по обеспечению предотвращения загрязнения морской среды при организации и выполнении судовых работ.
8) Влияние положений конвенции МКТС на организацию судовых работ	1) Положения конвенции МКТС на организацию судовых работ не влияют; 2) Положения конвенции МКТС должны учитываться при организации судовых работ для всех членов экипажа; 3) Положения конвенции МКТС должны учитываться при организации судовых работ только для комсостава.
9) Влияние положений конвенции ПДНВ на организацию судовых работ	1) Положения конвенции ПДНВ учитываются при организации судовых работ для всех членов экипажа; 2) Положения конвенции ПДНВ должны учитываться при организации судовых работ для комсостава в части организации отдыха; 3) Положения конвенции ПДНВ на организацию судовых работ не влияют.

Раздел 4. Основные положения теории управления производством

Вопрос	Ответы
1) Что не входит в процесс коммуникаций:	1) Формирование сообщения отправителям; 2) Восприятие закодированного сообщения получателям; 3) Мотивация получателя информации; 4) Выбор канала связи и кодирование информации
2) Управленческое общение – это:	1) Специфическая форма делового общения, связанная с руководством людьми; 2) Форма личностного общения, предполагающая обмен взаимными точками зрения, мнениями, направленная на решение той или иной проблемы; 3) Способ привлечения коллективного разума к выработке оптимальных решений по акту-альным и наиболее сложным вопросам
3) Сколько в среднем процентов рабочего времени офицеры команды расходуют на различные виды общения?	1) 80%; 2) 75%; 3) 60%; 4) 50%
4) Какое место должен выбрать руководитель, чтобы подчеркнуть власть и свое превосходство?	1) Его кабинет; 2) Рабочее место сотрудника; 3) Коридор; 4) Комната отдыха
5) На какой стадии определяется продолжительность совещания:	1) Проведении; 2) Подготовки; 3) Контроля за выполнением решения
6) Коммуникации без использования слов называют:	1) Открытыми; 2) Закрытыми; 3) Невербальными; 4) Вербальными
7) Коммуникационный процесс – это (один ответ, наиболее точный):	1) Обмен информацией между людьми; 2) Важная форма взаимодействия людей; 3) Обсуждение с целью достижения договоренности; 4) Процесс передачи и получения информации с фиксированием и значением;
8) Базовая модель коммуникаций не включает: (выберите один неверный ответ)	1) Источник; 2) Сообщение; 3) Кодирование; 4) Получатель
9) На каком этапе преодолевается психологический барьер и устанавливается атмосфера доверия:	1) Подготовительный; 2) Ознакомительный; 3) Основной

Раздел 5. Факторы, влияющие на техническую безопасность судов

Вопрос	Ответы
1) Что подтверждает ознакомление судового персонала с основными инструкциями, требованиями, которые ему необходимо выполнить?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Роспись судового персонала в журналах установленных Компанией форм, роспись членов экипажа в контрольных листах, запись в формулярах заводов-изготовителей; 2) Процедуры и инструкции; 3) Руководства по проведению внутренних аудиторских проверок
2) Какие требования к компании по персоналу, вовлеченному в СУБ?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, вовлеченный в СУБ компании, понимал надлежащим образом соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства (МКУБ, пункт 6.4); 2) Компания должна: <ul style="list-style-type: none"> - обеспечить, чтобы капитан: - имел надлежащую квалификацию; - был полностью осведомлен о СУБ компании; и - получал всю необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей. (МКУБ пункт 6.1.); 3) Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление нового персонала и лиц, переведенных на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на них обязанностями. (МКУБ, пункт 6.3.).
3) Какие требования предъявляет МКУБ к капитану и компании?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Компания должна: <ul style="list-style-type: none"> - обеспечить, чтобы капитан: - имел надлежащую квалификацию; - был полностью осведомлен о СУБ компании; и - получал всю необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей. (МКУБ пункт 6.1.); 2) Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление нового персонала и лиц, переведенных на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на них обязанностями. (МКУБ, пункт 6.3.); 3) Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, вовлеченный в СУБ компании, понимал надлежащим образом соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства (МКУБ, пункт 6.4).
4) Какие процедуры должна установить компания при переводе работников на новые должности?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление нового персонала и лиц, переведенных на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на них обязанностями. (МКУБ, пункт 6.3.); 2) Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, вовлеченный в СУБ компании, понимал надлежащим образом соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства (МКУБ, пункт 6.4); 3) Компания должна: <ul style="list-style-type: none"> - обеспечить, чтобы капитан: - имел надлежащую квалификацию; - был полностью осведомлен о СУБ компании; и - получал всю необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей. (МКУБ пункт 6.1.);
5) Как судовой персонал может ознакомиться до выхода в рейс с основными документами и инструкциями, требованиями которых ему необходимо соблюдать?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Для ознакомления с документами и инструкциями могут использоваться следующие методы: <ol style="list-style-type: none"> а) Подготовка по СУБ до выхода в рейс; б) Подготовка командным составом на борту судна; в) Самостоятельная подготовка по специальной программе; г) Стажировка на судне; д) Использование учебного видеоматериала; е) Подготовка со специальным инструктором; 2) Составление и представление докладов; 3) Проверка машинного журнала.
6) Каким образом обеспечивается доступность информации по СУБ для персонала?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации по СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает. (МКУБ, пункт 6.6.); 2) Компания должна устанавливать процедуры по выявлению, описанию и действиям в потенциально аварийных ситуациях, пункт 8.1. Резолюции ИМО А. 741(18); 3) Капитан должен проводить внутренние проверки СУБ и предоставлять

	в компанию обзор (анализ) эффективности судовой системы управления безопасностью и предложения по ее совершенствованию.
7) Какое обучение и инструктаж согласно СОЛАС-74 должны проводиться на судне как можно скорее, но не позднее чем через 2 недели после прибытия члена экипажа на судно?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Обучение и инструктаж по использованию судовых спасательных средств и их снабжения и по использованию судовых средств пожаротушения должны проводиться на судне как можно скорее, но не позднее чем через 2 недели после прибытия члена экипажа на судно. (SOLAS III – 19-4; 2) Обучение и инструктаж по использованию судовых спасательных средств и их снабжения и по использованию судовых средств пожаротушения должны проводиться на судне как можно скорее, но не позднее чем через 2 месяца после прибытия члена экипажа на судно. (SOLAS III – 19-4; 3) Требуется, чтобы все спасательные шлюпки и спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балок, смогли быть спущены на воду на пассажирских судах – в течение 30 минут, на грузовых судах – течение 10 минут.
8) Какие надзорные органы имеют право проверить возможность общения судового персонала?	<ol style="list-style-type: none"> 1) ДЛОК (Должностное лицо, осуществляющее контроль) может установить, все ли ключевые члены экипажа, в состоянии общаться друг с другом и, если необходимо, с пассажирами, так, чтобы безопасная деятельность судна не затруднялась, в особенности в аварийных ситуациях. (Резолюция ИМО А.787(19) пункт 3.5.3.1); 2) Администрацией или организацией, признанной Администрацией (правило 4 гл. IX SOLAS-74); 3) Организация, признанная Администрацией флага и удовлетворяющая требованиям к признанным организациям, приведенным в Резолюциях ИМО А. 739(18) и А. 739(19), получившая от государства флага полномочия осуществлять необходимые функции по техническому надзору и контролю за эксплуатацией судна;
9) Что такое Документ о Соответствии?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Выдается каждой компании, отвечающей требованиям Международного Кодекса по управлению безопасностью (Правило 4 гл. IX SOLAS-74); 2) Документ, выдаваемый судну в подтверждение того, что действия компании и ее методы управления на судне осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью (правило 4 гл. IX SOLAS-74); 3) Раздел 3 МКУБ - «Ответственность и полномочия компании», Правило 1/14 Конвенции ПДМНВ-78 «Ответственность компании»;
10) Что такое Свидетельство об управлении безопасностью?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Документ, выдаваемый судну в подтверждение того, что действия компании и ее методы управления на судне осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью (правило 4 гл. IX SOLAS-74); 2) Выдается каждой компании, отвечающей требованиям Международного Кодекса по управлению безопасностью (Правило 4 гл. IX SOLAS-74); 3) Пункт 4.2 Резолюции ИМО А.849(20);
11) Какая организация выдает Документ о Соответствии?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся Правительством (правило 4 гл. IX SOLAS-74); 2) Организация, признанная Администрацией флага и удовлетворяющая требованиям к признанным организациям, приведенным в Резолюциях ИМО А. 739(18) и А. 739(19), получившая от государства флага полномочия осуществлять необходимые функции по техническому надзору и контролю за эксплуатацией судна; 3) Администрацией или организацией, признанной Администрацией (правило 4 гл. IX SOLAS-74);
12) Кто проверяет работу судовой СУБ?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.); 2) Администрацией или организацией, признанной Администрацией (правило 4 гл. IX SOLAS-74); 3) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.);

13)Какая организация выдает Свидетельство об управлении безопасностью?	<ul style="list-style-type: none"> 1) Администрацией или организацией, признанной Администрацией (правило 4 гл. IX SOLAS-74); 2) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.); 3) ДЛОК (Должностное лицо, осуществляющее контроль) может установить, все ли ключевые члены экипажа, в состоянии общаться друг с другом и, если необходимо, с пассажирами, так, чтобы безопасная деятельность судна не затруднялась, в особенности в аварийных ситуациях. (Резолюция ИМО А.787(19) пункт 3.5.3.1);
14)Кто имеет право издать Свидетельство об управлении безопасностью?	<ul style="list-style-type: none"> 1) Только выдавшая его администрация, в случаях наличия существенного несоответствия требованиям МКУБ. (Пункт 3.1.8. Руководство по внедрению МКУБ Администрациями – Резолюция ИМО А. 788(19)); 2) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.); 3) Администрацией или организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся Правительством (правило 4 гл. IX SOLAS-74);
15)Может ли компания, не имеющая Документ о Соответствии (ДСК), эксплуатировать судно имеющее Свидетельство об управлении безопасностью?	<ul style="list-style-type: none"> 1) Нет, если судно валовой вместительностью 500 и более. (Правило 2. глава IX SOLAS-74.); 2) Да, если судно валовой вместительностью 500 и более. (Правило 2. глава IX SOLAS-74.); 3) Нет, если судно валовой вместительностью 500 и менее. (Правило 2. глава IX SOLAS-74.);
16)Каковы основные функции Государства флага?	<ul style="list-style-type: none"> 1) Претворение в жизнь требований и положений тех конвенций и протоколов, которые оно ратифицировало, одобрило или с которыми согласилось в национальном законодательстве и обеспечить эффективный контроль за их выполнением; 2) Надежная и эффективная работа машин, обеспечивающих безопасность судна, и уход за ними; 3) Персонал, осуществляющий аудиторские проверки, должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера Компании. {МКУБ пункт 12.4}).
17)Что регламентирует проверки судов по безопасности и предотвращению загрязнения?	<ul style="list-style-type: none"> 1) Судно подлежит контролю со стороны государства порта в соответствии с правилом 4 главы XI SOLAS-74 и правилом в главы IX SOLAS-74; 2) ОСПС - Кодекс ОСПС, Часть А и В, п.8 3) ИСО-31000:2009 – Управление рисками.
18)В соответствии с каким документом происходит проверка судов в порту?	<ul style="list-style-type: none"> 1) С Резолюцией ИМО А. 787(19) «Процедуры контроля судов государством порта», заменившей Резолюцию ИМО А.742(18); 2) МКУБ – п.1.2.2.2 "Цели"; 3) МАКО – Руководство по оценке риска в судовых операциях.
19)Каков срок действия Документа о Соответствии?	<ul style="list-style-type: none"> 1) 5 лет. (Пункт 3.1.5 резолюции ИМП А. 788(19)); 2) 1 год. (Пункт 3.1.5 резолюции ИМП А. 788(19)); 3) 10 лет. (Пункт 3.1.5 резолюции ИМП А. 788(19));
20)Как часто подтверждается действительность Документа о Соответствии?	<ul style="list-style-type: none"> 1) Подлежит ежегодной проверке для подтверждения эффективной деятельности СУБ. (Пункт 3.1.5 А. 788(19)); 2) Подлежит проверке каждые 5 лет для подтверждения эффективной деятельности СУБ. (Пункт 3.1.5 А. 788(19)); 3) Подлежит проверке каждые 10 лет для подтверждения эффективной деятельности СУБ. (Пункт 3.1.5 А. 788(19));
21)Каков срок действия Свидетельства об управлении безопасностью?	<ul style="list-style-type: none"> 1) В течение пяти лет. {Пункт 3.2.2 А. 788(19)}; 2) В течение одного года. {Пункт 3.2.2 А. 788(19)}; 3) В течение десяти лет. {Пункт 3.2.2 А. 788(19)}.
22)Как часто подтверждается действительность Свидетельства об управлении безопасностью?	<ul style="list-style-type: none"> 1) Подлежит, по крайней мере, одной промежуточной проверке, подтверждающей эффективное функционирование СУБ и то, что возможные изменения, внесенные в нее со времени предыдущей проверки отвечают требованиям МКУБ. Администрация может увеличить число промежуточных освидетельствований. (Пункт 3.2.3 Резолюция ИМО А.788(19));

	<p>2) Подлежит, по крайней мере, двух промежуточных проверок, подтверждающей эффективное функционирование СУБ и то, что возможные изменения, внесенные в нее со времени предыдущей проверки отвечают требованиям МКУБ. Администрация может увеличить число промежуточных освидетельствований. (Пункт 3.2.3 Резолюция ИМО А.788(19));</p> <p>3) Может проводится один раз в 5 лет;</p>
23) Когда проводится промежуточная проверка (освидетельствование) Свидетельства об управлении безопасностью?	<p>1) Если Администрация устанавливает одну промежуточную проверку, то она должна быть между вторым и третьим годом действия Свидетельства об управлении безопасностью. (Пункт 4.2.2 Резолюция ИМО А. 788(19));</p> <p>2) Если Администрация устанавливает одну промежуточную проверку, то она должна быть между пятым и десятым годом действия Свидетельства об управлении безопасностью. (Пункт 4.2.2 Резолюция ИМО А. 788(19));</p> <p>3) Может проводится один раз в год;</p>
24) Что понимается под инспекцией судна?	<p>1) Это посещение судна для проверки как действительности судовых свидетельств и других документов, так и для проверки общего состояния судна, его оборудования и экипажа. (Пункт 1.6.4. Резолюции ИМО А. 787(19));</p> <p>2) Это инспекция, выполняемая при наличии явных оснований того, что состояние судна, его оборудования или его экипажа в значительной степени не соответствуют содержанию судовых свидетельств и дипломов. (Пункт 1.6.5. Резолюция ИМО А, 787(19));</p> <p>3) Означает систематическое и независимое обследование, позволяющее определить, отвечает ли деятельность СУБ и ее результаты запланированным мерам, внедрены ли эти меры эффективно и являются ли они подходящими для достижения целей. (Пункт 1.1.7 Резолюция ИМО А. 788(19)).</p>
25) Что понимается под более детальной инспекцией судна?	<p>1) Это инспекция, выполняемая при наличии явных оснований того, что состояние судна, его оборудования или его экипажа в значительной степени не соответствуют содержанию судовых свидетельств и дипломов. (Пункт 1.6.5. Резолюция ИМО А, 787(19));</p> <p>2) Означает систематическое и независимое обследование, позволяющее определить, отвечает ли деятельность СУБ и ее результаты запланированным мерам, внедрены ли эти меры эффективно и являются ли они подходящими для достижения целей. (Пункт 1.1.7 Резолюция ИМО А. 788(19)).</p> <p>3) Это посещение судна для проверки как действительности судовых свидетельств и других документов, так и для проверки общего состояния судна, его оборудования и экипажа. (Пункт 1.6.4. Резолюции ИМО А. 787(19));</p>
26) Какие организации имеют право выдавать судовые свидетельства?	<p>1) Администрации флага или признанные Администрацией организации;</p> <p>2) Организация, признанная Администрацией флага и удовлетворяющая требованиям к признанным организациям, приведенным в Резолюциях ИМО А. 739(18) и А. 739(19), получившая от государства флага полномочия осуществлять необходимые функции по техническому надзору и контролю за эксплуатацией судна;</p> <p>3) Международная организация по стандартизации.</p>
27) Что такое «признанная организация»?	<p>1) Организация, признанная Администрацией флага и удовлетворяющая требованиям к признанным организациям, приведенным в Резолюциях ИМО А. 739(18) и А. 739(19), получившая от государства флага полномочия осуществлять необходимые функции по техническому надзору и контролю за эксплуатацией судна;</p> <p>2) Администрации флага или признанные Администрацией организации;</p> <p>3) Международная палата судоходства (МПС).</p>
28) Какие судовые документы подлежат проверке при инспекции судна?	<p>1) Судовые свидетельства; эксплуатационные документы; квалификационные документы; документы частного назначения (Полный список всех документов смотри Дополнение 4 к Резолюции ИМО А.787(19) ((Процедуры контроля судов государством порта));</p> <p>2) Документы по стандартизации;</p> <p>3) Соответствующие международные правила и рекомендации.</p>

Раздел 6. Применяемая концепция CRM&HF в обеспечении безопасной технической эксплуатации судна

Вопрос	Ответы
1) Что понимается под «несоответствием»?	<p>1) Означает установленную ситуацию, когда объективное доказательство указывает на невыполнение специфического требования». (Пункт 1.1.10 Резолюция ИМО А. 788(19)).</p> <p>2) Означает количественную или качественную информацию, записи или регистрацию фактов, имеющих отношение к безопасности или к наличию и внедрению какого-либо элемента системы управления безопасностью, основанные на наблюдении, измерении или испытаниях и которые могут быть проверены. (Пункт 1.1.9 Резолюция ИМО А. 788(19)).</p> <p>3) Означает установленное отклонение от требований, влекущее серьезную угрозу персоналу или безопасности судна или серьезный риск для окружающей среды и требующее немедленного устранения; дополнительно существенное несоответствие включает недостаток эффективного и систематического внедрения требований МКУБ. (Пункт 1.1.11. Резолюция ИМО А.788(19)).</p>
2) Что понимается под «объективным доказательством»?	<p>1) Означает количественную или качественную информацию, записи или регистрацию фактов, имеющих отношение к безопасности или к наличию и внедрению какого-либо элемента системы управления безопасностью, основанные на наблюдении, измерении или испытаниях и которые могут быть проверены. (Пункт 1.1.9 Резолюция ИМО А. 788(19)).</p> <p>2) Означает установленное отклонение от требований, влекущее серьезную угрозу персоналу или безопасности судна или серьезный риск для окружающей среды и требующее немедленного устранения; дополнительно существенное несоответствие включает недостаток эффективного и систематического внедрения требований МКУБ. (Пункт 1.1.11. Резолюция ИМО А.788(19)).</p> <p>3) Означает установленную ситуацию, когда объективное доказательство указывает на невыполнение специфического требования». (Пункт 1.1.10 Резолюция ИМО А. 788(19)).</p>
3) Что понимается под «существенным несоответствием»?	<p>3) Означает установленное отклонение от требований, влекущее серьезную угрозу персоналу или безопасности судна или серьезный риск для окружающей среды и требующее немедленного устранения; дополнительно существенное несоответствие включает недостаток эффективного и систематического внедрения требований МКУБ. (Пункт 1.1.11. Резолюция ИМО А.788(19)).</p> <p>2) Означает установленную ситуацию, когда объективное доказательство указывает на невыполнение специфического требования». (Пункт 1.1.10 Резолюция ИМО А. 788(19)).</p> <p>3) Означает количественную или качественную информацию, записи или регистрацию фактов, имеющих отношение к безопасности или к наличию и внедрению какого-либо элемента системы управления безопасностью, основанные на наблюдении, измерении или испытаниях и которые могут быть проверены. (Пункт 1.1.9 Резолюция ИМО А. 788(19)).</p>
4) Что предусматривает контроль несоответствий и выполнение корректирующих действий?	<p>1) Предусматривает:</p> <ul style="list-style-type: none"> -составление и представление докладов; - изучение и анализ докладов; - выявление причин, вызвавших несоответствие; - принятие решений по докладам; - выполнение корректирующих действий; - контроль за исполнением корректирующих действий. <p>2) Компания должна обеспечить, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - изменения, вносимые в документы, были проверены и одобрены ответственным персоналом; - и своевременно изымались устаревшие документы: (МКУБ, пункт 11.2). <p>3) Должна обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - выполнение обязательных норм и правил;

	- использование применимых кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных ИМО и другими организациями (МКУБ пункт 1.2.3);
5) Кто составляет доклады о несоответствии и куда они представляются?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Доклады составляются судовым командным составом или руководителями береговых подразделений по кругу своих обязанностей и представляются капитаном или директором департамента в оригинале департаменту безопасности мореплавания и в копии персоналу и организациям, которые об этом должны быть проинформированы. 2) Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, вовлеченный в СУБ компании, понимал надлежащим образом соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства (МКУБ, пункт 6.4); 3) Выдается каждой компании, отвечающей требованиям Международного Кодекса по управлению безопасностью (Правило 4 гл. IX SOLAS-74);
6) Каковы функции департамента безопасности мореплавания при работе с докладами?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ведет регистрацию докладов, присваивает опознавательные номера, организует и отслеживает их рассмотрение, принятие по ним решений, контроль исполнения и эффективности этих решений; 2) Претворение в жизнь требований и положений тех конвенций и протоколов, которые оно ратифицировало, одобрило или с которыми согласилось в национальном законодательстве и обеспечить эффективный контроль за их выполнением; 3) Надежная и эффективная работа машин, обеспечивающих безопасность судна, и уход за ними;
7) Кто определяет порядок связи судно-компания?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Каждая компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), которая включает следующие функциональные требования: процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений данного Кодекса (МКУБ пункт 1.4.). 2) Администрацией или организацией, признанной Администрацией (правило 4 гл. IX SOLAS-74); 3) Только выдавшая его администрация, в случаях наличия существенного несоответствия требованиям МКУБ. (Пункт 3.1.8. Руководство по внедрению МКУБ Администрациями – Резолюция ИМО А. 788(19));

Раздел 7. Стандартные эксплуатационные процедуры, содержание, предохранительные механизмы, распределение и назначение обязанностей

Вопрос	Ответы
1) Что понимается под «процедурой»?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Процедура представляет собой комплекс объединенных общностью цели действий (функций), изложенный в форме документа, определяющего назначение и задачи этого комплекса, состав, содержание и порядок выполнения входящих в него действий (функций) и их конечный результат. 2) Означает установленную ситуацию, когда объективное доказательство указывает на невыполнение специфического требования». (Пункт 1.1.10 Резолюция ИМО А. 788(19)). 3) Ошибка в выполнении которой, сразу же порождает аварию или создают угрозу судовому персоналу, судну или загрязнению.
2) Кто отвечает за подготовку планов и инструкций по ключевым операциям на судне, касающихся безопасности судна и предотвращения загрязнения?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Компания должна установить процедуры подготовки планов и инструкций относительно проведения ключевых операций на судне, касающихся безопасности и предотвращения загрязнения. (МКУБ, Раздел 7). 2) Компания должна устанавливать процедуры по выявлению, описанию и действиям в потенциально аварийных ситуациях, пункт 8.1. Резолюции ИМО А. 741(18). 3) Международная организация по стандартизации.
3) Кому компания может поручить разработку планов и инструкций относительно проведения ключевых операций на судне?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Различные связанные с этим задачи должны быть определены и поручены квалифицированному персоналу. (МКУБ, Раздел 7). 2) Администрации флага или признанные Администрацией организации; 3) Международная палата судоходства (МПС).
4) Какие требования выставляются	1) ДЛОК (Должностное лицо, осуществляющее контроль) может удостовериться, способны ли члены экипажа понимать информацию,

международными нормативно-правовыми документами в отношении понимания информации, содержащейся в инструкциях?	содержащуюся в наставлениях, инструкциях и т.п., относящейся к безопасному состоянию судна и его оборудования...(Резолюция ИМО А.787(19) пункт 3.5.10.1); 2) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.); 3) Компания должна сформировать политику в области безопасности и защиты окружающей среды...(МКУБ пункт 2.2);
5) Кто вправе установить или эксплуатационные инструкции и наставления по грузовым операциям всю информацию, относящуюся к безопасности?	1) ДЛОК (Должностное лицо, осуществляющее контроль) может установить, включают ли эксплуатационные инструкции и наставления по грузовым операциям всю информацию, относящуюся к безопасности погрузо-разгрузочных операций в порту, также как и на переходе морем. (Резолюция ИМО А.787(19) пункт 3.5.8.8); 2) Компания должна обеспечить задействование и выполнение этой политики персоналом, как в море, так и на берегу, на всех уровнях организации. (МКУБ пункт 2.2); 3) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.).
6) Что такое инструкция?	1) Это развитие и детализация, процедуры, она представляет собой документ, определяющий технологию выполнения предусмотренных процедурой действий (функций); 2) Означает установленную ситуацию, когда объективное доказательство указывает на невыполнение специфического требования». (Пункт 1.1.10 Резолюция ИМО А. 788(19)). 3) Сочетание (комбинация) вероятности события и его последствий;
7) Кто ответственен за обеспечение назначенного лица ресурсами необходимыми для эффективного функционирования системы управления безопасностью?	1) Компания является ответственной за обеспечение назначенного лица (лиц) ресурсами и поддержкой с берега, необходимыми для выполнения им (ими) своих обязанностей (МКУБ пункт 3.3); 2) Администрации флага или признанные Администрацией организации являются ответственной за обеспечение назначенного лица (лиц) ресурсами и поддержкой с берега, необходимыми для выполнения им (ими) своих обязанностей (МКУБ пункт 3.3); 3) Персонал, осуществляющий аудиторские проверки, должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера Компании. {МКУБ пункт 12.4).}
8) С какой целью и кто назначает лиц, ответственных за безопасность в компании и каков его статус?	1) В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и находящимися на судах лицами, каждая Компания, соответственно, должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющее (имеющих) прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. (МКУБ раздел 4); 2) ДЛОК (Должностное лицо, осуществляющее контроль) может установить, включают ли эксплуатационные инструкции и наставления по грузовым операциям всю информацию, относящуюся к безопасности погрузо-разгрузочных операций в порту, также как и на переходе морем. (Резолюция ИМО А.787(19) пункт 3.5.8.8); 3) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.);
9) Кто выполняет обязанности «назначенного лица» во время его отсутствия?	1) Выполняет его заместитель, что должно быть документально подтверждаться в нормативно-правовых документах компании; 2) Лица командного состава; 3) Вахтенные помощники.
10) Что включают в себя ответственность и полномочия «назначенного лица»?	1) Включают контроль за соблюдением норм безопасности предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи на берегу по мере необходимости; 2) По согласованию с капитаном обеспечивать надлежащую организацию безопасности ходовой машинной вахты; 3) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции;

<p>11) Что обеспечивает «назначенное лицо»?</p>	<p>1) а) Контроль соблюдения стандартов {правил и норм} безопасности и эффективности системы управления безопасностью; проведение оперативных совещаний по рассмотрению поступивших докладов о выявленных несоответствиях стандартам (правилам и нормам) безопасности, принятию решений и осуществлению мер (экстренных, если того требует обстановка) по их устранению (с указанием конкретных исполнителей); представление судам и береговым подразделениям ресурсов, выделенных на обеспечение безопасности; организацию планомерных внутренних и внешних аудиторских проверок системы управления безопасностью, исправления выявленных несоответствий и выполнения корректирующих действий;</p> <p>б) Ведение нормативно-правовых документов, регламентирующих деятельность системы управления безопасностью и качеством (корректировка, распределение, рассылка и т.д.); подготовку систематических обзоров (анализов) состояния безопасности э компании и разработку на этой основе предложений по корректировке политики безопасности и качества и системы управления безопасностью;</p> <p>2) Надежная и эффективная работа машин, обеспечивающих безопасность судна, и уход за ними;</p> <p>3) Состоит в обеспечении международного стандарта по управлению безопасней эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения». Резолюция ИМО А.741(18);</p>
<p>12) С какой целью компания должна проводить внутренние аудиторские проверки (ревизии безопасности)?</p>	<p>1) В целях проверки соответствия деятельности по безопасности и предупреждению загрязнения требованиям СУБ (МКУБ пункт 12.1.);</p> <p>2) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции;</p> <p>3) Состоит в том, чтобы предоставить капитану и лицам командного состава судна, Компании рекомендации в отношении действий, которые должны быть предприняты на судне в аварийных или, весьма вероятно, ожидаемых как аварийные ситуациях.</p>
<p>13) Кто должен ознакомиться с результатами аудиторской проверки пересмотра СУБ?</p>	<p>1) Должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за проверенный вид деятельности. (МКУБ пункт 12.5.);</p> <p>2) Каждая компания;</p> <p>3) Ознакомиться с политикой компании в отношении алкоголя и наркотиков можно в основном положении компании – Наставлении по управлению безопасностью.</p>
<p>14) Что означает «аудиторская проверка управления безопасностью»?</p>	<p>1) Означает систематическое и независимое обследование, позволяющее определить, отвечает ли деятельность СУБ и ее результаты запланированным мерам, внедрены ли эти меры эффективно и являются ли они подходящими для достижения целей. (Пункт 1.1.7 Резолюция ИМО А. 788(19));</p> <p>2) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции;</p> <p>3) Претворение в жизнь требований и положений тех конвенций и протоколов, которые оно ратифицировало, одобрило или с которыми согласилось в национальном законодательстве и обеспечить эффективный контроль за их выполнением;</p>
<p>15) Какие требования предъявляет МКУБ к аудиторам?</p>	<p>1) Персонал, осуществляющий аудиторские проверки, должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера Компании. {МКУБ пункт 12.4 };</p> <p>2) Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, вовлеченный в СУБ компании, понимал надлежащим образом соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства (МКУБ, пункт 6.4);</p> <p>3) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.);</p>
<p>16) Кто должен своевременно предпринять корректирующие действия?</p>	<p>1) Управленческий персонал, ответственный за проверенный вид деятельности, для устранения обнаруженных недостатков. (МКУБ пункт 12.6.);</p> <p>2) Администрации флага или признанные Администрацией организации;</p>

	3) Компания должна устанавливать процедуры по выявлению, описанию и действиям в потенциально аварийных ситуациях, пункт 8.1. Резолюции ИМО А. 741(18).
17) Как должны проводиться и оформляться аудиторские проверки (и возможные корректирующие действия)?	1) В соответствии с процедурами, оформленными документально. (МКУБ пункт 12.3.); 2) Отражать обязанности каждого члена экипажа; 3) Установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление нового персонала и лиц, переведенных на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на них обязанностями. (МКУБ. пункт 6.3.);

Раздел 8. Психофизиологическое состояние и профессиональная надежность моряков

Вопрос	Ответы
1) Требования к лицу, принимающему вахту.	1) Трезв, здоров, адекватен; 2) Диплом, страховка, сертификаты; 3) Выбрит, отглажен, легкий аромат.
2) Обязанности вахтенной команды во время несения вахт	1) Контролировать работу механизмов; 2) Находится в МКО; 3) Вести трезвый и приличный образ жизни.
3) Порядок и алгоритм проверки механизмов МО перед наступлением на вахту.	1) Обход машинного отделения; 2) Проверка машинного журнала; 3) Проверка запасов чая и кофе.
4) Назначение машинной вахты.	1. Эксплуатация энергетической установки и судовых технических средств; 2. Обеспечение сохранения ресурса СЭУ; 3. Обеспечения заработка экипажа.
5) Порядок несения машинной вахты.	1. Свободное несение вахты; 2. Строго установленный порядок 4 через 4; 3. Рабочий день 8 часов.
6) Принципы организации машинной вахты.	1. Надежная эффективная работа и обслуживание механизмов, ответственность по уходу за механизмами; 2. Осмотр, эксплуатации и проверки, если это требуется, всех машин, механизмов и оборудования.
7) Особенности несения машинной вахты на стоянке.	1. Периодические обходы; 2. Минимум работы механизмов; 3. Свободное несение вахты.
8) Правила заполнения машинного журнала.	1. Одним цветом, раз в неделю; 2. Старший механик, раз в день; 3. Вахтенный механик, раз в час.
9) Порядок и алгоритм контроля технического состояния механизмов МО и средств автоматизации.	1) Запуск вручную, перевод в автомат; 2) Запуска в автомате, перевод в ручной режим; 3) Отключение питания и проверка запуска дублирующего устройства.

Раздел 9. Факторы, обеспечивающие принятие правильных решений. Стратегия принятия решений в нештатной ситуации

Вопрос	Ответы
1) Целью решения называется	1) Конкретные результаты, которые предполагается получить после реализации этого решения в определенных условиях и фиксированном периоде времени; 2) Результаты, которые невозможно получить после реализации этого решения в определенных условиях; 3) Конкретные результаты, которые предполагается получить после реализации этого решения в определенных условиях и в любое время
2) Среда принятия решения может характеризоваться условиями	1) Определенности; 2) Риска; 3) Неопределенности; 4) Всё выше перечисленное
3) Этапы принятия решений	1) Сбор данных, оценка последствий после реализации решения; 2) Принятие решения, реализация решения; 3) Оценка результатов, взятие ответственности за решение

	4) Всё перечисленное выше
4) Типология решений	1) Это научный метод, основа которого - расчленение систем объектов и их группировка с помощью обобщенной модели или типа; 2) Это способ решения проблемы; 3) Это научный метод, основа которого – решение проблемы последовательным перебором решений
5) Механизм управления проблемами организации должен обеспечивать	1) Выявление и диагностику проблем, возникающих в организации при изменении внешних и внутренних условий и соотнесение их со стратегическими и тактическими целями; 2) Анализ проблем и подготовку управленческих решений, и определение конкретных исполнителей; 3) Всё выше перечисленное

Раздел 10. Системы наблюдения за технической безопасностью судов

Вопрос	Ответы
1. Что регламентирует требования к судовому плану чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью?	1) Правило 26 Приложения 1 к МАРПОЛ 73/78. 2) Международная палата судоходства (МПС) – International Chamber of Shipping (ICS); 3) Международная Федерация Ассоциаций Морских Капитанов (МЕФАК) – International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA);
2. Какие требования предъявляются к командному составу по действиям в аварийных ситуациях?	1) - должны знать содержание буклетов и схем с информацией по борьбе за живучесть. - должны уметь объяснить действия, которые они будут выполнять в различных аварийных ситуациях; - должны уметь рассказать о границах водонепроницаемых отсеков, о расположении в них отверстий и закрытий, а также о расположении средств управления устройствами для выравнивания крена при затоплении; - должны четко понимать воздействие дифферента и остойчивости судна в поврежденном состоянии, последствия затопления отсеков и знать какие контрмеры должны быть предприняты. Пункт 3.5.5. Резолюции ИМО А.787) 19); 2) Выявляется уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции; 3) Должна обеспечивать: - выполнение обязательных норм и правил; - использование применимых кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных ИМО и другими организациями (МКУБ пункт 1.2.3);
3. Что понимается под «авария на море»?	1) Есть событие, являющееся результатом любого из следующего: - гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; - потеря человека с судна; - гибель, предполагаемая гибель или оставление судна; - посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении; - повреждение, причиненное эксплуатацией; - ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь - причиненных эксплуатацией судна. Пункт 4.1. Резолюции ИМО А. 849(20); 2) Есть авария, повлекшая полную гибель судна, гибель человека или серьезное загрязнение моря. Пункт 4.2 Резолюции ИМО А.849(20); 3) Есть случай, или событие, вызванное эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна, повлекшее угрозу судну или человеку, или в результате которых могли произойти серьезные повреждения судна или морской установки, или мог быть нанесен вред окружающей среде. Пункт 4.4 Резолюции ИМО А849(20).
4. Что понимается под очень серьезной аварией (катастрофой)?	1) Есть авария, повлекшая полную гибель судна, гибель человека или серьезное загрязнение моря. Пункт 4.2 Резолюции ИМО А.849(20); 2) Есть случай, или событие, вызванное эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна, повлекшее угрозу судну или человеку, или в результате которых могли произойти серьезные повреждения судна или

	<p>морской установки, или мог быть нанесен вред окружающей среде. Пункт 4.4 Резолюции ИМО А849(20);</p> <p>3) Есть событие, являющееся результатом любого из следующего:</p> <ul style="list-style-type: none"> - гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; - потеря человека с судна; - гибель, предполагаемая гибель или оставление судна; - посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении; - повреждение, причиненное эксплуатацией; - ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь - причиненных эксплуатацией судна. Пункт 4.1. Резолюции ИМО А. 849(20);
5. Что понимается под инцидентом на море?	<p>1) Есть случай, или событие, вызванное эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна, повлекшее угрозу судну или человеку, или в результате которых могли произойти серьезные повреждения судна или морской установки, или мог быть нанесен вред окружающей среде. Пункт 4.4 Резолюции ИМО А849(20);</p> <p>2) Есть событие, являющееся результатом любого из следующего:</p> <ul style="list-style-type: none"> - гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; - потеря человека с судна; - гибель, предполагаемая гибель или оставление судна; - посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении; - повреждение, причиненное эксплуатацией; - ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь - причиненных эксплуатацией судна. Пункт 4.1. Резолюции ИМО А. 849(20); <p>3) Есть авария, повлекшая полную гибель судна, гибель человека или серьезное загрязнение моря. Пункт 4.2 Резолюции ИМО А.849(20);</p>
6. Кто устанавливает процедуры по выявлению потенциально аварийных ситуаций на судне?	<p>1) Компания должна устанавливать процедуры по выявлению, описанию и действиям в потенциально аварийных ситуациях, пункт 8.1. Резолюции ИМО А. 741(18);</p> <p>2) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.);</p> <p>3) Организация, признанная Администрацией флага и удовлетворяющая требованиям к признанным организациям, приведенным в Резолюциях ИМО А. 739(18) и А. 739(19), получившая от государства флага полномочия осуществлять необходимые функции по техническому надзору и контролю за эксплуатацией судна;</p>
7. Что понимается под критической «процедурой»?	<p>1) Ошибка в выполнении которой, сразу же порождает аварию или создают угрозу судовому персоналу, судну или загрязнению;</p> <p>2) Сочетание (комбинация) вероятности события и его последствий;</p> <p>3) Скоординированные действия по руководству и управлению организацией в отношении риска;</p>
8. Какие процедуры являются критическими?	<p>1) Являются, но ими не ограничиваются;</p> <ul style="list-style-type: none"> - грузовые операции на танкерах-химовозах и нефтяных танкерах; - бункеровка и передача топлива в море; - плавание в сложных условиях — узкостях, каналах, зонах интенсивного судоходства и плохой видимости; - швартовка и постановка на якорь; действия в опасных и аварийных ситуациях; <p>2) - реализации политики компании по обеспечению безопасности и защите окружающей среды;</p> <ul style="list-style-type: none"> - побуждения экипажа к соблюдению этой политики; - издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме; - проверки выполнения предъявленных требований; и - пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления. (МКУБ, пункт 5.1.).

	<p>3) - задание может быть продолжено; только после согласования с руководителем (менеджером) на основе консультаций со специалистами и группой по оценке рисков;</p> <p>- по возможности следует, по новому поставить задачу, учитывая соответствующие опасности, или сократить риски до начала выполнения задания;</p> <p>- мероприятия по исключению данного риска должны быть обязательно запланированы;</p>
9. Какие требования предъявляет МКУБ к СУБ в части способности Компании реагировать на аварийные ситуации?	<p>1) СУБ должна охватывать мероприятия, обеспечивающие способность Компании в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, связанные с ее судами. Пункт 8.3. Резолюции ИМО А. 741 (18);</p> <p>2) В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и находящимися на судах лицами, каждая Компания, соответственно, должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющее (имеющих) прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. (МКУБ раздел 4);</p> <p>3) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.);</p>
10. Кто определяет программы учений экипажа по действиям в аварийных ситуациях?	<p>1) Компания должна установить программы учений экипажа и учебных отработок действий в условиях аварийной ситуации. Пункт 8.2, Резолюции ИМО А.741(18);</p> <p>2) ДЛОК (Должностное лицо, осуществляющее контроль) может установить, включают ли эксплуатационные инструкции и наставления по грузовым операциям всю информацию, относящуюся к безопасности погрузо-разгрузочных операций в порту, также как и на переходе морем. (Резолюция ИМО А.787(19) пункт 3.5.8.8);</p> <p>3) Администрации флага или признанные Администрацией организации являются ответственной за обеспечение назначенного лица (лиц) ресурсами и поддержкой с берега, необходимыми для выполнения им (ими) своих обязанностей (МКУБ пункт 3.3).</p>
11. В чем состоит назначение судового плана действий в аварийных ситуациях?	<p>1) В том, чтобы предоставить капитану и лицам командного состава судна, Компании рекомендации в отношении действий, которые должны быть предприняты на судне в аварийных или, весьма вероятно, ожидаемых как аварийные ситуации;</p> <p>2) По согласованию с капитаном обеспечивать надлежащую организацию безопасности ходовой машинной вахты;</p> <p>3) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции;</p>
12. Какова основная цель судового плана действий в аварийных ситуациях?	<p>1) Является установление обязанностей и ответственности персонала, состава, содержания и последовательности действий, порядка связи, а также информации, требуемой для осуществления этих действий, направленных на усиление (восстановление) контроля над аварийной ситуацией и снижение отрицательного эффекта ее воздействия на безопасную эксплуатацию судна и предотвращение загрязнения окружающей среды;</p> <p>2) В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и находящимися на судах лицами, каждая Компания, соответственно, должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющее (имеющих) прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. (МКУБ раздел 4);</p> <p>3) Состоит в том, чтобы предоставить капитану и лицам командного состава судна, Компании рекомендации в отношении действий, которые должны быть предприняты на судне в аварийных или, весьма вероятно, ожидаемых как аварийные ситуации.</p>
13. В каких местах должны быть вывешены расписания по тревогам?	<p>1) На видных местах по всему судну, обязательно на навигационном мостике, в машинном отделении и в помещениях для экипажа;</p> <p>2) На видном месте на корме судна либо на каждом борту на середине длины корпуса либо на каждом борту надстройки или на лобовой части надстройки;</p> <p>3) На видном месте только на корме или в носовой части судна.</p>

<p>14. Что должно содержать расписание по тревогам?</p>	<p>1) - должно отражать обязанности каждого члена экипажа; - должно быть указано какие лица командного состава закреплены за спасательными и противопожарными средствами, отвечает за их надлежащее состояние и обеспечивает их немедленную готовность к действию; - должны быть указаны лица, заменяющие ключевых членов экипажа в случае невозможности последними исполнять свои обязанности; - должны быть указаны действия специально назначенных членов экипажа для работы с пассажирами в аварийных случаях ; -на пассажирских судах формы расписания по тревогам должны быть одобренного типа Пункт 3.5.2. Резолюции ИМО А.787(19);</p> <p>2) - реализации политики компании по обеспечению безопасности и защите окружающей среды; - побуждения экипажа к соблюдению этой политики; - издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме; - проверки выполнения предъявленных требований; и - пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления. (МКУБ, пункт 5.1.).</p> <p>3) - грузовые операции на танкерах-химовозах и нефтяных танкерах; - бункеровка и передача топлива в море; - плавание в сложных условиях — узкостях, каналах, зонах интенсивного судоходства и плохой видимости; - швартовка и постановка на якорь; действия в опасных и аварийных ситуациях;</p>
<p>15. Чем регламентируются основные виды обучений на судне?</p>	<p>1) Международная конвенция SOLAS -74; 2) Конвенция № 147 Международной организации труда (МОТ) о минимальных стандартах на торговых судах; 3) Конвенция по международным правилам предупреждения столкновений судов в море МППС-72;</p>
<p>16. Что должно включать в себя учения по оставлению судна?</p>	<p>1) Должно включать: - обеспечение сбора экипажа в местах сбора после подачи сигнала тревоги и удостоверение в том, что они знают порядок оставления судна согласно расписанию по тревогам; - донесение о месте сбора, о готовности выполнять свои обязанности согласно расписанию по тревогам; - проверку как одеты (пассажиры и) члены экипажа: - проверку, правильно ли одеты спасательные жилеты. Спуск, по крайней мере, одной шлюпки после необходимой подготовки; - запуск и проверку работы двигателя на шлюпке; - работу плот-балок, используемых для спуска плотов. Пункт 3.5.4.3.2.3 Резолюции ИМО А787(19);</p> <p>2) - изменения, вносимые в документы, были проверены и одобрены ответственным персоналом; - и своевременно изымались устаревшие документы: (МКУБ, пункт 11.2).</p> <p>3) - грузовые операции на танкерах-химовозах и нефтяных танкерах; - бункеровка и передача топлива в море; - плавание в сложных условиях — узкостях, каналах, зонах интенсивного судоходства и плохой видимости; - швартовка и постановка на якорь; действия в опасных и аварийных ситуациях;</p>
<p>17. В какой готовности должны находиться спасательные шлюпки на судне?</p>	<p>1) В постоянной готовности так, чтобы два человека из экипажа смогли подготовить их и спустить менее чем за 5 минут. Пункт 3.5.4.2.5 .Резолюции ИМО А.787(19);</p> <p>2) В постоянной готовности так, чтобы пять человек из экипажа смогли подготовить их и спустить менее чем за 2 минуты. Пункт 3.5.4.2.5 .Резолюции ИМО А.787(19);</p> <p>3) Не в постоянной готовности так, чтобы два человека из экипажа смогли подготовить их и спустить менее чем за 5 минут. Пункт 3.5.4.2.5 .Резолюции ИМО А.787(19);</p>
<p>18. В течение какого времени должны быть спущены спасательные шлюпки на пассажирских и на грузовых</p>	<p>1) Требуется, чтобы все спасательные шлюпки и спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балок, смогли быть спущены на воду на пассажирских судах – в течение 30 минут, на грузовых судах – течение 10 минут;</p>

судах?	<p>2) Требуется, чтобы все спасательные шлюпки и спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балок, смогли быть спущены на воду на пассажирских судах – в течение 10 минут, на грузовых судах – течение 30 минут;</p> <p>3) Требуется, чтобы спасательные шлюпки и спасательные плоты, одного борта спускаемые с помощью плот-балок, смогли быть спущены на воду на пассажирских судах – в течение 30 минут, на грузовых судах – течение 10 минут;</p>
19. Что должны знать и уметь вахтенные помощники?	<p>1) - средства управления и навигационное оборудование и уметь ими пользоваться, уметь переключать управление рулем с автоматического на ручной и наоборот, знать маневренные характеристики судна. - они также должны быть знакомы с процедурами управления судном при всех обстоятельствах. - они также должны знать всю информацию, доступную им, такую как, маневренные характеристики судна сигналы бедствия, современные пособия, различные чек-листы на мостике и наставления. -должны знать процедуры, такие как подготовка к отходу/приходу, переключение режимов управления рулем, использование средств сигнализации и связи, маневрирования, действий в аварийных ситуациях и правил ведения судового журнала. Пункт 3.5.7 резолюции ИМО А.787(19);</p> <p>2) Надежная эффективная работа и обслуживание механизмов, ответственность по уходу за механизмами</p> <p>3) Осмотр, эксплуатации и проверки, если это требуется, всех машин, механизмов и оборудования;</p>
20. Кто и как определяет ответственность капитана?	<p>1) Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана...(МКУБ, пункт 5.1.);</p> <p>2) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана...(МКУБ, пункт 5.1.);</p> <p>3) ДЛЮК (Должностное лицо, осуществляющее контроль) должен четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана...(МКУБ, пункт 5.1.);</p>
21. В отношении чего компания должна четко определить ответственность капитана?	<p>1) - реализации политики компании по обеспечению безопасности и защите окружающей среды; - побуждения экипажа к соблюдению этой политики; - издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме; - проверки выполнения предъявленных требований; и - пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления. (МКУБ, пункт 5.1.);</p> <p>2) Компания должна обеспечить, чтобы: - изменения, вносимые в документы, были проверены и одобрены ответственным персоналом; - и своевременно изымались устаревшие документы: (МКУБ, пункт 11.2);</p> <p>3) Компания должна обеспечить, чтобы действительные документы были доступны во всех соответствующих местах; (МКУБ, пункт 11.2)</p>
22. Какие требования предъявляет МКУБ к судовой СУБ в отношении полномочий капитана?	<p>1) Компания должна обеспечить, чтобы СУБ, использованная на судне, содержала четкое подтверждение полномочий капитана, компания должна установить в СУБ, что капитана имеет верховную власть и ответственность в отношении решений по безопасности и предупреждению загрязнения и в отношении просьбы о помощи от компании, если это необходимо (МКУБ, пункт 5-2.);</p> <p>2) Компания должна обеспечить, чтобы действительные документы были доступны во всех соответствующих местах; (МКУБ, пункт 11.2);</p> <p>4) Администрации флага или признанные Администрацией организации являются ответственной за обеспечение назначенного лица (лиц) ресурсами и поддержкой с берега, необходимыми для выполнения им (ими) своих обязанностей (МКУБ пункт 3.3).</p>
23. Как капитан производит оценку эффективности судовой СУБ?	<p>1) Должен проводить внутренние проверки СУБ и предоставлять в компанию обзор (анализ) эффективности судовой системы управления безопасностью и предложения по ее совершенствованию;</p> <p>2) Должна обеспечить, чтобы СУБ, использованная на судне, содержала</p>

	<p>четкое подтверждение полномочий капитана, компания должна установить в СУБ, что капитана имеет верховную власть и ответственность в отношении решений по безопасности и предупреждению загрязнения и в отношении просьбы о помощи от компании, если это необходимо (МКУБ, пункт 5-2.);</p> <p>3) Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, вовлеченный в СУБ компании, понимал надлежащим образом соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства (МКУБ, пункт 6.4);</p>
24. Каким образом капитан доводит до сведения экипажа результаты внутренних проверок СУБ?	<p>1) На общесудовом собрании;</p> <p>2) В соответствии с процедурами, оформленными документально. (МКУБ пункт 12.3.)</p> <p>3) На видных местах по всему судну, обязательно на навигационном мостике, в машинном отделении и в помещениях для экипажа;</p>
25. Какие требования предъявляет МКУБ к капитану и компании?	<p>1) Компания должна обеспечить, чтобы капитан:</p> <ul style="list-style-type: none"> - имел надлежащую квалификацию; - был полностью осведомлен о СУБ Компании; - получал всю необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей; <p>2) Выявить уровень эффективности работы СЭУ в целом и ее отдельных составляющих: главной энергетической установки, вспомогательных энергетических установок, судовой электростанции;</p> <p>3) Претворение в жизнь требований и положений тех конвенций и протоколов, которые оно ратифицировало, одобрило или с которыми согласилось в национальном законодательстве и обеспечить эффективный контроль за их выполнением;</p>

Раздел 11. Требования к судовым механикам по международной Конвенции СОЛАС-74, кодексу управления безопасностью (МКУБ)

Вопрос	Ответы
1. Что обязан старший механик каждого судна?	<p>1) По согласованию с капитаном обеспечивать надлежащую организацию безопасности ходовой машинной вахты;</p> <p>2) Должен знать и уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> - средства управления и навигационное оборудование и уметь ими пользоваться, уметь переключать управление рулем с автоматического на ручной и наоборот, знать маневренные характеристики судна. - они также должны быть знакомы с процедурами управления судном при всех обстоятельствах. - они также должны знать всю информацию, доступную им, такую как, маневренные характеристики судна сигналы бедствия, современные пособия, различные чек-листы на мостике и наставления. -должны знать процедуры, такие как подготовка к отходу/приходу, переключение режимов управления рулем, использование средств сигнализации и связи, маневрирования, действий в аварийных ситуациях и правил ведения судового журнала. Пункт 3.5.7 резолюции ИМО А.787(19); <p>3) По согласованию с капитаном обеспечивать надлежащую организацию безопасности ходовой навигационной вахты;</p>
2. Что Старший механик, по согласованию с капитаном, должен заранее определить?	<p>1) Объем технического снабжения предстоящего рейса, принимая во внимание потребности в топливе, воде, смазочных материалах, химических веществах, расходных и иных запасных частях, инструментах, а также любые другие потребности;</p> <p>2) - реализации политики компании по обеспечению безопасности и защите окружающей среды;</p> <ul style="list-style-type: none"> - побуждения экипажа к соблюдению этой политики; - издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме; - проверки выполнения предъявленных требований; и - пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления. (МКУБ, пункт 5.1.); <p>3) - грузовые операции на танкерах-химовозах и нефтяных танкерах;</p> <ul style="list-style-type: none"> - бункеровка и передача топлива в море; - плавание в сложных условиях — узкостях, каналах, зонах интенсивного судоходства и плохой видимости; - швартовка и постановка на якорь; действия в опасных и аварийных

	ситуациях;
3. Что должен уметь старший механик?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Руководить экипажем, организовывать его работу и подготовку на судне; 2) Претворение в жизнь требований и положений тех конвенций и протоколов, которые Государство флага ратифицировало, одобрило или с которыми согласилось в национальном законодательстве и обеспечить эффективный контроль за их выполнением; 3) Скоординированные действия по руководству и управлению организацией в отношении риска;
4. За что несет ответственность Вахтенный механик под руководством старшего механика.	<ol style="list-style-type: none"> 1) За осмотр, работу и испытание, по мере необходимости, всех машин, оборудования и снабжения, находящихся в его ведении; 2) Должен обеспечить: <ul style="list-style-type: none"> - проведение инспекций через соответствующие промежутки времени; - передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна; - принятие соответствующего корректирующего действия: и - ведение регистрации этой деятельности. (Пункт 10.2 МКУБ); 3) Должна устанавливать процедуры по выявлению, описанию и действиям в потенциально аварийных ситуациях, пункт 8.1. Резолюции ИМО А. 741(18).
5. Основная обязанность Вахтенного механика (являющегося представителем старшего механика) в течение всей вахты?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Надежная и эффективная работа машин, обеспечивающих безопасность судна, и уход за ними; 2) Должен периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.); 3) Ведет регистрацию докладов, присваивает опознавательные номера, организует и отслеживает их рассмотрение, принятие по ним решений, контроль исполнения и эффективности этих решений.
6. Какие факторы учитывать при определении состава ходовой машинной вахты, в которую могут входить и соответствующие лица рядового состава?	<ol style="list-style-type: none"> 1)- тип судна; <ul style="list-style-type: none"> - тип и состояние машин; - особые режимы работы, обусловленные такими факторами, как состояние погоды, ледовая обстановка, загрязненность воды, мелководье, аварийные случаи, устранение повреждений и борьба с загрязнением; - квалификация и опыт вахты; - охрана человеческой жизни, безопасность судна, груза и порта, а также защита морской среды; - соблюдение международных, национальных и местных правил; - обеспечение нормальной эксплуатации судна; 2)- гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; <ul style="list-style-type: none"> - потеря человека с судна; - гибель, предполагаемая гибель или оставление судна; - посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении; - повреждение, причиненное эксплуатацией; - ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь - причиненных эксплуатацией судна. Пункт 4.1. Резолюции ИМО А. 849(20); 3) - грузовые операции на танкерах-химовозах и нефтяных танкерах; <ul style="list-style-type: none"> - бункеровка и передача топлива в море; - плавание в сложных условиях — узкостях, каналах, зонах интенсивного судоходства и плохой видимости; - швартовка и постановка на якорь; действия в опасных и аварийных ситуациях;
7. Что должен иметь старший, второй и вахтенный механики каждого морского судна с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 и более кВт?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Соответствующий диплом; 2) Единую базу всех данных, сведенная к единому информационному полю; оперативность: <ul style="list-style-type: none"> - отсутствие бумажного документооборота; - ведение единых шаблонов (форм) отчетности и графиков; - возможность автоматического планирования работ и соответствия графиков; - возможность оперативной передачи отчетов и форм с уменьшенным объемом; - возможность оперативного самообучения персоналом Компании; 3) Документ, выдаваемый судну в подтверждение того, что действия компании и ее методы управления на судне осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью (правило 4 гл. IX SOLAS-

	74);
8. Что должна учитывать подготовка судовых механиков для приобретения необходимых теоретических знаний и практических навыков.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Соответствующие международные правила и рекомендации; 2) Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана...(МКУБ, пункт 5.1.); 3) Раздел 3 МКУБ - «Ответственность и полномочия компании», Правило 1/14 Конвенции ПДМНВ-78 «Ответственность компании».
9. Какими знаниями должен обладать судовой механик?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Знаниями в области морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той мере, в какой они касаются конкретных обязанностей машинной команды, особенно в отношении обеспечения безопасности и защиты морской среды; 2) - средства управления и навигационное оборудование и уметь ими пользоваться, уметь переключать управление рулем с автоматического на ручной и наоборот, знать маневренные характеристики судна. - они также должны быть знакомы с процедурами управления судном при всех обстоятельствах. - они также должны знать всю информацию, доступную им, такую как, маневренные характеристики судна сигналы бедствия, современные пособия, различные чек-листы на мостике и наставления. -должны знать процедуры, такие как подготовка к отходу/приходу, переключение режимов управления рулем, использование средств сигнализации и связи, маневрирования, действий в аварийных ситуациях и правил ведения судового журнала. Пункт 3.5.7 резолюции ИМО А.787(19); 3) - реализации политики компании по обеспечению безопасности и защите окружающей среды; - побуждения экипажа к соблюдению этой политики; - издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме; - проверки выполнения предъявленных требований; и - пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления. (МКУБ, пункт 5.1.).
10. Весь командный и рядовой состав машинной команды должен отдавать себе отчет в....?	<ol style="list-style-type: none"> 1) В серьезных последствиях эксплуатационного и аварийного загрязнения морской среды и предпринимать все возможные меры предосторожности для предотвращения такого загрязнения, особенно, в тех случаях, где это предусмотрено соответствующими международными и портовыми правилами; 2) Компания должна обеспечить, чтобы действительные документы были доступны во всех соответствующих местах; (МКУБ. пункт 11.2); 3) Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана...(МКУБ, пункт 5.1.);
11. Какие требования предъявляются к документации судовой СУБ?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Компании должна быть задействована СУБ; основным документом СУБ является «Наставление по управлению безопасностью»; документация должна содержаться в том виде, который компания считает наиболее эффективным; каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к этому судну; 2) СУБ должна охватывать мероприятия, обеспечивающие способность Компании в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, связанные с ее судами. Пункт 8.3. Резолюции ИМО А. 741 (18); 3) Администрация или организация, признанная Администрацией, должна периодически проверять надлежащую работу судовой СУБ в соответствии с одобренной системой. (МКУБ пункт 13.5.);
12. Какие требования предъявляются к компании в части доступности документации?	<ol style="list-style-type: none"> 1) Компания должна обеспечить, чтобы действительные документы были доступны во всех соответствующих местах; (МКУБ. пункт 11.2); 2) - должны знать содержание буклетов и схем с информацией по борьбе за живучесть. - должны уметь объяснить действия, которые они будут выполнять в различных аварийных ситуациях; - должны уметь рассказать о границах водонепроницаемых отсеков, о расположении в них отверстий и закрытий, а также о расположении средств управления устройствами для выравнивания крена при затоплении; - должны четко понимать воздействие дифферента и остойчивости судна в поврежденном состоянии, последствия затопления отсеков и знать какие

	<p>контрмеры должны быть предприняты. Пункт 3.5.5. Резолюции ИМО А.787) 19);</p> <p>3) Выявление и диагностику проблем, возникающих в организации при изменении внешних и внутренних условий и соотнесение их со стратегическими и тактическими целями;</p>
13. Какие требования предъявляются к компании в части корректуры документации?	<p>1) Компания должна обеспечить, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - изменения, вносимые в документы, были проверены и одобрены ответственным персоналом; - и своевременно изымались устаревшие документы: (МКУБ, пункт 11.2); <p>2) Компания должна устанавливать процедуры по выявлению, описанию и действиям в потенциально аварийных ситуациях, пункт 8.1. Резолюции ИМО А. 741(18);</p> <p>3) Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, вовлеченный в СУБ компании, понимал надлежащим образом соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства (МКУБ, пункт 6.4);</p>
14. Кто является ответственным за судовые документы?	<p>1. Капитан судна должен контролировать все судовые документы, судовые свидетельства которые находятся на судне под ответственностью капитана;</p> <p>2. Старший механик судна должен контролировать все судовые документы, судовые свидетельства которые находятся на судне под ответственностью капитана;</p> <p>3. Офицер по охране судна должен контролировать все судовые документы, судовые свидетельства которые находятся на судне под ответственностью капитана;</p>
15. В соответствии с чем ведется документация по эксплуатации судна?	<p>1. В соответствии с:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) объявленной политикой Компании; б) требованиями обязательных международных конвенций и национальных законов; в) требований изготовителей судовой аппаратуры и техники; г) наставлением по управлению безопасностью; д) судовой Системой Управления Безопасностью; <p>2. В соответствии с Пунктом 4.2 Резолюции ИМО А.849(20);</p> <p>3. В соответствии с требованиями договаривающего правительства;</p>
16. Какие национальные законы регламентируют работу судна?	<p>1. Кодекс торгового мореплавания; Устав службы на морских судах; Рекомендации по штурманской службе; Регламент Радиосвязи; Руководящие документы по правилам технического использования, технике безопасности и т.д.</p> <p>2. СОЛАС-74;</p> <p>3. Кодекс ОСПС</p>
17. Кто определяет периодичность отчетности перед Компанией?	<p>1. Компания в судовой Системе Управления Безопасностью должна установить периодичность отчетности перед компанией;</p> <p>2. Администрация в судовой Системе Управления Безопасностью должна установить периодичность отчетности перед компанией;</p> <p>3. Международная морская организация в судовой Системе Управления Безопасностью должна установить периодичность отчетности перед компанией</p>
18. В какой форме производится отчетность судна перед Компанией?	<p>1. Форма отчетности зависит от установленной СУБ. объявленной в политике Компании; если система документооборота в компании принята бумажной, то в установленные сроки, обычным почтовым способом, а если в Компании установлена компьютеризированная СУБ, то либо в автоматическом режиме с помощью электронной почты, либо через дискету;</p> <p>2. Судно подлежит контролю со стороны государства порта в соответствии с правилом 4 главы XI SCLAS-74 и правилом в главы IX SCLAS-74;</p> <p>3. Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана...(МКУБ, пункт 5.1.);</p>
19. Какой срок хранения контрольных листов?	<p>1) Определяет Компания в «Наставлении по управлению безопасностью», установленный срок хранения должен предоставлять возможности контроля за правильностью выполнения установленных процедур и не должен мешать обеспечению реальной безопасности;</p> <p>2) Администрация флага судна устанавливает минимальный срок хранения контрольных листов;</p> <p>3) Определяется капитаном судна;</p>
20. Какие документы должна разработать Компания по МКУБ?	<p>1) Следующую систему документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Руководства по безопасности; - Процедуры и инструкции;

	<ul style="list-style-type: none"> - Руководства по действию в аварийных случаях; - Руководства по связи; - Должностные инструкции; - Руководства по проведению внутренних аудиторских проверок; <p>2) Следующую систему документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - грузовые операции на танкерах-химовозах и нефтяных танкерах; - бункеровка и передача топлива в море; - плавание в сложных условиях — узкостях, каналах, зонах интенсивного судоходства и плохой видимости; - швартовка и постановка на якорь; действия в опасных и аварийных ситуациях; <p>3) Следующую систему документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ОСПС - Кодекс ОСПС, Часть А и В, п.8; - МКУБ – п.1.2.2.2 "Цели"; - МАКО – Руководство по оценке риска в судовых операциях; - КТМС-2006 – раздел В4.3; - ТМСА – раздел 7, 8, 9; - ИСО-31000:2009 – Управление рисками; - ИСО-Руководство 73:2009, Управление рисками – Словарь; - ГОСТ Р 51897-2002- Менеджмент риска. Термины и определения;
--	---

Раздел 12. Управление технической эксплуатацией судна на основе анализа рисков

Вопрос	Ответы
1. Что означает термин «риск»?	<p>1) Сочетание (комбинация) вероятности события и его последствий;</p> <p>2) Скоординированные действия по руководству и управлению организацией в отношении риска;</p> <p>3) Источник потенциального вреда;</p>
1. Когда используется термин "риск"?	<p>1) Обычно используют только тогда, когда существует возможность негативных последствий;</p> <p>2) Обычно используют только тогда, когда не существует возможности негативных последствий;</p> <p>3) В некоторых ситуациях обусловлен возможностью отклонения от ожидаемого результата или события;</p>
2. Чем обусловлен риск?	<p>1) В некоторых ситуациях обусловлен возможностью отклонения от ожидаемого результата или события;</p> <p>2) В некоторых ситуациях обусловлен не возможностью отклонения от ожидаемого результата или события;</p> <p>3) Обычно используют только тогда, когда существует возможность негативных последствий;</p>
3. Что означает термин «Управление риском»?	<p>1) Скоординированные действия по руководству и управлению организацией в отношении риска;</p> <p>2) Источник потенциального вреда;</p> <p>3) Сочетание (комбинация) вероятности события и его последствий;</p>
4. Что обычно включает в себя менеджмент риска?	<p>1) Оценку риска, обработку риска, принятие риска и коммуникацию риска;</p> <p>2) Сбор данных, оценка последствий после реализации решения;</p> <p>3) Оценка результатов, взятие ответственности за решение;</p>
5. Опасность это?	<p>1) Источник потенциального вреда;</p> <p>2) Сочетание (комбинация) вероятности события и его последствий;</p> <p>3) Мера того, что событие может произойти;</p>
6. Виды методов управления рисками.	<p>1) а) Реактивный - совершенствование на опыте ошибок по факту уже случившегося;</p> <p>б) Проактивный - предупреждение негативных событий;</p> <p>2) Невероятный, случайный, возможный, вероятный, частый;</p> <p>3) Катастрофический, крупный, значительный, незначительный, приемлемый;</p>
7. Факторы риска.	<p>1) - чрезмерная загруженность, вызывающая усталость;</p> <p>- сохранение авторитарного стиля управления на судне, ограничивающего участие в управлении младших по званию членов экипажа;</p> <p>- часто встречающийся недостаток опыта и низкая профессиональная квалификация;</p> <p>- отсутствие мотивации и приверженности делу;</p> <p>- значительное береговое «давление» в форме посещения судна</p>

	<p>множественными контролирующими органами;</p> <ul style="list-style-type: none"> - чрезмерный информационный объем и объем требований, и, как следствие, недостаток времени, чтобы сосредоточиться на выполняемой основной работе; - чрезмерное количество «бумажной» работы; - отсутствие на борту хорошей социальной среды; - трудности в отношениях, как между членами экипажа, так и между офицерами и рядовыми в силу отсутствия у некоторых старших офицеров необходимых навыков руководства персоналом; <p>2)</p>
8. Нормативные документы управления рисками.	<p>1) Документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ОСПС - Кодекс ОСПС, Часть А и В, п.8; - МКУБ – п.1.2.2.2 "Цели"; - МАКО – Руководство по оценке риска в судовых операциях; - КТМС-2006 – раздел В4.3; - ТМСА – раздел 7, 8, 9; - ИСО-31000:2009 – Управление рисками; - ИСО-Руководство 73:2009, Управление рисками – Словарь; - ГОСТ Р 51897-2002- Менеджмент риска. Термины и определения; <p>2) Документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Руководства по безопасности; - Процедуры и инструкции; - Руководства по действию в аварийных случаях; - Руководства по связи; - Должностные инструкции; - Руководства по проведению внутренних аудиторских проверок; <p>3) Документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - грузовые операции на танкерах-химовозах и нефтяных танкерах; - бункеровка и передача топлива в море; - плавание в сложных условиях — узкостях, каналах, зонах интенсивного судоходства и плохой видимости; - швартовка и постановка на якорь; действия в опасных и аварийных ситуациях;
9. Принципы управления рисками (ISO 31000:2009, п.3).	<p>1) Управления рисками:</p> <ul style="list-style-type: none"> - создаёт и добавляет ценность. - является неотъемлемой частью всех организационных процессов. - является частью процесса принятия решений. - вносит ясность в неопределённость. - характеризуется методичностью, структурностью и своевременностью; - основано на наилучшей имеющейся информации - является оптимальным. - учитывает человеческие и организационные факторы. - является прозрачным и содержательным. - является динамичным, повторяющимся и чувствительным к изменению. - способствует постоянному улучшению организации; <p>2) Управления рисками: выявление и диагностику проблем, возникающих в организации при изменении внешних и внутренних условий и соотнесение их со стратегическими и тактическими целями;</p> <p>3) Управления рисками:</p> <ul style="list-style-type: none"> - реализации политики компании по обеспечению безопасности и защите окружающей среды; - побуждения экипажа к соблюдению этой политики; - издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме; - проверки выполнения предъявленных требований; и - пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления. (МКУБ, пункт 5.1.).
10. Уровень риска.	<p>1) – 25; от – 15 до – 20; от – 5 до – 12; от – 3 до – 4; от 0 до –2;</p> <p>2) а) Реактивный - совершенствование на опыте ошибок по факту уже случившегося;</p> <p>б) Проактивный - предупреждение негативных событий;</p> <p>3) Сочетание (комбинация) вероятности события и его последствий;</p>
11. Что такое вероятность?	<p>1) Мера того, что событие может произойти;</p> <p>2) Источник потенциального вреда;</p> <p>3) Скоординированные действия по руководству и управлению организацией</p>

	в отношении риска;
12. Факторы риска?	1) Невероятный, случайный, возможный, вероятный, частый; 2) Катастрофический, крупный, значительный, незначительный, приемлемый; 3) Незначительный, малый, существенный, критический, катастрофический;
13. Невероятный фактор риска?	1) Может случиться только однажды; 2) Может случиться один раз в 5-10 лет; 3) Может случиться один раз в 5 лет;
14. Случайный фактор риска?	1) Может случиться один раз в 5-10 лет; 2) Может случиться один раз в 5 лет; 3) Может случиться один раз в год;
15. Возможный фактор риска?	1) Может случиться один раз в 5 лет; 2) Может случиться один раз в год; 3) Может случиться более один раза в год;
16. Вероятный фактор риска?	1) Может случиться один раз в год; 2) Может случиться более один раза в год; 3) Может случиться только однажды;
17. Частый фактор риска?	1) Может случиться более один раза в год; 2) Может случиться только однажды; 3) Может случиться один раз в 5-10 лет;
18. Факторы воздействия?	1) Незначительный, малый, существенный, критический, катастрофический; 1) Катастрофический, крупный, значительный, незначительный, приемлемый; 2) Невероятный, случайный, возможный, вероятный, частый;
19. Незначительный фактор воздействия?	1) Нет ранений, нет внешних повреждений судна, нет воздействия на окружающую среду, нет простоя; 2) Ранение, требующее первой помощи, косметический ремонт судна, отсутствие какого либо воздействия на окружающую среду, незначительный эксплуатационный простой, нормальный рейс; 3) Ранение, требующее более серьёзного медицинского вмешательства, чем первая помощь, повреждения судна, воздействия на окружающую среду, длительный эксплуатационный простой, финансовые потери;
20. Малый фактор воздействия?	1) Ранение, требующее первой помощи, косметический ремонт судна, отсутствие какого либо воздействия на окружающую среду, незначительный эксплуатационный простой, нормальный рейс; 2) Ранение, требующее более серьёзного медицинского вмешательства, чем первая помощь, повреждения судна, воздействия на окружающую среду, длительный эксплуатационный простой, финансовые потери; 3) Серьёзные ранения, значительные повреждения судна, значительное воздействие на окружающую среду, значительный эксплуатационный простой, срыв рейса (вывод судна из эксплуатации на сезон);
21. Существенный фактор воздействия?	1) Ранение, требующее более серьёзного медицинского вмешательства, чем первая помощь, повреждения судна, воздействия на окружающую среду, длительный эксплуатационный простой, финансовые потери; 2) Серьёзные ранения, значительные повреждения судна, значительное воздействие на окружающую среду, значительный эксплуатационный простой, срыв рейса (вывод судна из эксплуатации на сезон); 3) Гибель человека или людей, гибель судна, катастрофическое воздействие на окружающую среду;
22. Критический фактор воздействия?	1) Серьёзные ранения, значительные повреждения судна, значительное воздействие на окружающую среду, значительный эксплуатационный простой, срыв рейса (вывод судна из эксплуатации на сезон); 2) Гибель человека или людей, гибель судна, катастрофическое воздействие на окружающую среду; 3) Нет ранений, нет внешних повреждений судна, нет воздействия на окружающую среду, нет простоя;
23. Катастрофический фактор воздействия?	1) Гибель человека или людей, гибель судна, катастрофическое воздействие на окружающую среду; 2) Нет ранений, нет внешних повреждений судна, нет воздействия на окружающую среду, нет простоя; 3) Ранение, требующее первой помощи, косметический ремонт судна, отсутствие какого либо воздействия на окружающую среду, незначительный эксплуатационный простой, нормальный рейс;
24. Виды оценки рисков.	1) Качественная и количественная; 2) Катастрофический, крупный, значительный, незначительный, приемлемый;

	3) Незначительный, малый, существенный, критический, катастрофический;
25. Степени риска	1) Катастрофический, крупный, значительный, незначительный, приемлемый; 2) Качественная и количественная; 3) Невероятный, случайный, возможный, вероятный, частый;
26. Предпринимаемые действия при катастрофической степени риска?	1) - незамедлительная реакция, задание не может быть продолжено; - высокая вероятность серьёзных последствий; необходимо пересмотреть и по-новому поставить задачу, или предпринять меры для улучшения рисков; - такие меры должны ещё раз пройти полную оценку и получить согласование до начала выполнения задания; 2) Приемлемый уровень опасности, однако, необходимо ещё раз рассмотреть возможность дальнейшего снижения рисков; 3) Приемлемые уровни риска, нет необходимости в принятии дальнейших мер;
27. Предпринимаемые действия при крупной степени риска?	1) - задание может быть продолжено; только после согласования с руководителем (менеджером) на основе консультаций со специалистами и группой по оценке рисков; - по возможности следует, по новому поставить задачу, учитывая соответствующие опасности, или сократить риски до начала выполнения задания; - мероприятия по исключению данного риска должны быть обязательно запланированы; 2) Можно продолжить выполнение задания, но при этом следует строго контролировать выполнение работ и проводить мониторинг, предусмотрев возможность дальнейшего снижения риска; 3) Приемлемый уровень опасности, однако, необходимо ещё раз рассмотреть возможность дальнейшего снижения рисков;
28. Предпринимаемые действия при значительной степени риска?	1) Можно продолжить выполнение задания, но при этом следует строго контролировать выполнение работ и проводить мониторинг, предусмотрев возможность дальнейшего снижения риска; 2) Приемлемый уровень опасности, однако, необходимо ещё раз рассмотреть возможность дальнейшего снижения рисков; 3) Приемлемые уровни риска, нет необходимости в принятии дальнейших мер;
29. Предпринимаемые действия при незначительной степени риска?	1) Приемлемый уровень опасности, однако, необходимо ещё раз рассмотреть возможность дальнейшего снижения рисков; 2) - незамедлительная реакция, задание не может быть продолжено; - высокая вероятность серьёзных последствий; необходимо пересмотреть и по-новому поставить задачу, или предпринять меры для улучшения рисков; - такие меры должны ещё раз пройти полную оценку и получить согласование до начала выполнения задания; 3) Приемлемые уровни риска, нет необходимости в принятии дальнейших мер;
30. Предпринимаемые действия при приемлемой степени риска?	1) Приемлемые уровни риска, нет необходимости в принятии дальнейших мер; 2) - задание может быть продолжено; только после согласования с руководителем (менеджером) на основе консультаций со специалистами и группой по оценке рисков; - по возможности следует, по новому поставить задачу, учитывая соответствующие опасности, или сократить риски до начала выполнения задания; - мероприятия по исключению данного риска должны быть обязательно запланированы; 3) Приемлемый уровень опасности, однако, необходимо ещё раз рассмотреть возможность дальнейшего снижения рисков;

Критерии оценивания:

Оценивание текущего тестирования осуществляется по номинальной шкале – за правильный ответ к каждому заданию выставляется один балл, за не правильный – ноль. Общая оценка каждого теста осуществляется в отношении количества правильных ответов к общему числу вопросов в тесте (выражается в процентах).

Тест считается пройденным (оценка «зачтено») при общей оценке 75%.

Количество попыток прохождения теста и время на его прохождение – неограниченно.

2.3 Оценочные материалы для проведения промежуточной аттестации

Зачет

Условием допуска к промежуточной аттестации является выполнение и защита (получение отметки «зачтено») по всем практическим работам, прохождение всех тестов текущей аттестации с результатом не менее 75% по каждому.

Технология проведения зачета – прохождение комплексного теста по всем изученным темам.

Тестовые задания комплектуются из вопросов текущего контроля. Задание содержит 60 вопросов, в равной степени охватывающих весь материал. Время прохождения теста 60 минут.

Критерии оценивания:

Оценивание осуществляется по двухбальной системе.

Оценивание промежуточного тестирования осуществляется по номинальной шкале – за правильный ответ к каждому заданию выставляется один балл, за не правильный – ноль. Общая оценка каждого теста осуществляется в отношении количества правильных ответов к общему числу вопросов в тесте (выражается в процентах).

В процентном соотношении оценки (по двухбальной системе) выставляются в следующих диапазонах:

“не зачтено”- менее 75%

“зачтено”- 75% - 100%.