

Документ подписан простой электронной подписью
 Информация о владельце:
 ФИО: Мочалин Константин Сергеевич
 Должность: И.о. ректора
 Дата подписания: 06.07.2026 15:32:57
 Уникальный программный ключ:
 b7695d6b97247fced4385685adb0d9f8e6f2cdf

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Сибирский государственный университет водного транспорта"

Б1.В.ДЭ.02.02

Судовая деловая переписка

рабочая программа дисциплины (модуля)

Закреплена за кафедрой	Судовождения	
Образовательная программа	26.05.05 Специальность "Судовождение" Специализация "Судовождение на внутренних водных путях и в прибрежном плавании с правом эксплуатации судовых энергетических установок" год начала подготовки 2021	
Квалификация	инженер-судоводитель	
Форма обучения	заочная	
Общая трудоемкость	2 ЗЕТ	
Часов по учебному плану	72	Виды контроля в семестрах:
в том числе:		зачет 2
аудиторные занятия	8	
самостоятельная работа	62	

Распределение часов дисциплины по курсам

Курс	2		Итого	
	уп	ит		
Лекции	4	4	4	4
Практические	4	4	4	4
Иная контактная работа	2	2	2	2
Итого ауд.	8	8	8	8
Контактная работа	10	10	10	10
Сам. работа	62	62	62	62
Итого	72	72	72	72

Рабочая программа дисциплины

разработана в соответствии с ФГОС:

Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования - специалитет по специальности 26.05.05 Судовождение (приказ Минобрнауки России от 15.01.2018 г. № 191)

составлена на основании учебного плана образовательной программы:

26.05.05 Специальность "Судовождение"

Специализация "Судовождение на внутренних водных путях и в прибрежном плавании с правом эксплуатации судовых энергетических установок"

год начала подготовки 2021

Рабочую программу составил(и):

Доцент, Приваленко Алексей Александрович

Рабочая программа одобрена на заседании кафедры

Заведующий кафедрой Глушеч Виталий Алексеевич

1. ЦЕЛИ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

1.1	Целью дисциплины «Судовая деловая переписка» является ознакомление обучающихся с перепиской на судах. Показать правила заполнения и оформления документации. Создать у обучающихся необходимую для профессиональной деятельности коммуникативную компетенцию в сфере делового общения, в частности деловой переписки.
-----	---

2. МЕСТО ДИСЦИПЛИНЫ В СТРУКТУРЕ ООП

Цикл (раздел) ООП:		Б1.В.ДЭ.02
2.1	Требования к предварительной подготовке обучающегося:	
2.1.1	История (история России, всеобщая история)	
2.2	Дисциплины и практики, для которых освоение данной дисциплины (модуля) необходимо как предшествующее:	
2.2.1	Лидерство и основы управления экипажем	
2.2.2	Управление социально-трудовыми отношениями в судовых экипажах	
2.2.3	Морской английский язык	

3. КОМПЕТЕНЦИИ ОБУЧАЮЩЕГОСЯ, ФОРМИРУЕМЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

УК-4: Способен применять современные коммуникативные технологии, в том числе на иностранном(ых) языке(ах), для академического и профессионального взаимодействия

УК-4.1: Ведет обмен деловой информацией в устной и письменной формах, применяет методы и навыки делового общения на государственном языке Российской Федерации

УК-5: Способен анализировать и учитывать разнообразие культур в процессе межкультурного взаимодействия

УК-5.1: Проявляет в своём поведении уважительное отношение к историческому наследию и социокультурным традициям различных социальных групп, опирающееся на знание этапов исторического развития России в контексте мировой истории и культурных традиций мира

ПК-7: Способен использовать профессиональный английский язык в письменной и устной форме

ПК-7.1: Знает английский язык на уровне, позволяющем лицу командного состава пользоваться картами и другими навигационными пособиями, понимать метеорологическую информацию и сообщения относительно безопасности и эксплуатации судна, поддерживать связь с другими судами, береговыми станциями и центрами СУДС

ПК-7.2: Умеет выполнять обязанности лица командного состава в многоязычном экипаже, включая способность использовать и понимать Стандартный морской разговорник ИМО (СМР ИМО)

В результате освоения дисциплины обучающийся должен

3.1	Знать:
3.1.1	Перечень документации, заполняемой судовой администрацией; порядок, сроки и правила хранения судовой документации; сроки сдачи рейсовых и месячных отчетов капитанов и передачи их соответствующим организациям;
3.2	Уметь:
3.2.1	Работать с бумажной и электронной системой судовой документации. Составлять табели рабочего времени экипажа судна; делать расчет путевого листа; производить расчеты заработной платы экипажу; заполнять необходимую судовую документацию.
3.3	Владеть:
3.3.1	Навыками заполнения судовых документов на национальном и иностранном языке. Заполнения документов, составления отчетов и ведения журналов на национальном и иностранном языке.

4. СТРУКТУРА ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

Вид занятия	Наименование разделов и тем /вид занятия/	Семестр / Курс	Часов	Литература	ПрПо дгот
-------------	---	----------------	-------	------------	-----------

Раздел	Раздел 1. Основной раздел				
Лек	Судовое делопроизводство и документы /Лек/	2	1	Л1.2 Л1.3Л2.1	0
Ср	Судовое делопроизводство и документы /Ср/	2	22	Л1.2 Л1.3Л2.1	0
Лек	Деловая переписка /Лек/	2	2	Л1.5Л2.1	0
Ср	Деловая переписка /Ср/	2	20	Л1.1 Л1.5Л2.1	0
Пр	Составление писем /Пр/	2	2	Л1.1Л2.1	0
Лек	Введение судовых журналов и планов /Лек/	2	1	Л1.4Л2.1	0
Ср	Введение судовых журналов и планов /Ср/	2	20	Л1.4Л2.1	0
Пр	Заполнение журналов и планов /Пр/	2	2	Л1.4Л2.1	0
ИКР	Введение переписки и заполнения журналов /ИКР/	2	2	Л1.4Л2.1	0

5. СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

Курс состоит из одного основного раздела.

Лекция №1 Тема Судовое делопроизводство и документы (Документоведение на Водном Транспорте. Документ, его функции и способы документирования на водном транспорте.)

Самостоятельная работа. Тема Судовое делопроизводство и документы (Документоведение на Водном Транспорте. Документ, его функции и способы документирования на водном транспорте.) Обязательные Документы для судов ВВП и Смешанного плавания (Река-Море). Обязательные Документы для судов ВВП и Смешанного плавания (Река-Море).

Лекция №2 Тема Деловая переписка. Деловая переписка и ее роль в деятельности организации. Виды и способы деловой переписки. Нормативная база оформления деловой переписки. Структура текста делового письма.

Самостоятельная работа. Тема Деловая переписка. Деловая переписка и ее роль в деятельности организации. Виды и способы деловой переписки. Нормативная база оформления деловой переписки. Структура текста делового письма. Составление и оформление деловых писем в соответствии с современными требованиями. Электронная деловая переписка Файл.

Практическое занятие к теме №2 Составление писем. Написание делового письма по шаблону.

Лекция №3 Тема Введение судовых журналов и планов. Практическое исполнения введения судового журнала. Особенности ведения судовых журналов на английском языке.

Самостоятельная работа Тема Введение судовых журналов и планов. Практическое исполнения введения судового журнала. Особенности ведения судовых журналов на английском языке.

Практическое занятие к теме №3 Заполнение журналов и планов.

Для изучения курса и материала <http://esdo.ssuwt.ru/course/view.php?id=712>

6. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

6.1. Перечень видов оценочных средств

ФОС и написание писем

6.2. Темы письменных работ

Шаблоны писем

НОТИС О ГОТОВНОСТИ; Письмо по грузовым операциям; Письмо по грузовым операциям; Переписка по грузовым операциям; Переписка по грузовым операциям; Переписка по грузовым операциям; Заявки и заказы на снабжение и обслуживание судна и экипажа; Переписка по ремонту, тех. обслуживанию и тех. снабжению; Переписка по ремонту, тех. обслуживанию и тех. снабжению; Протесты

6.3. Контрольные вопросы и задания

Контрольные вопросы и задания

1. Руководство по планированию рейса.

План ответа:

1. Общие требования по планированию рейса.

2. Основные части плана перехода.

3. Принцип подбора карт, навигационных и справочных пособий, необходимый

Объём корректуры для планирования рейса.

2. Понятие и виды договора морской перевозки грузов.

План ответа:

1. Понятие договора морской перевозки грузов.

2. Виды договора морской перевозки грузов: рейсовый чартер, коносамент, букинг-нота, берс-нота, генеральный контракт.

3. Основные обязанности перевозчика и грузоотправителя.

4. Коносамент. Функции и типы коносамента.

3. Руководство по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с перевозкой опасных грузов (MFAG)

План ответа:

1. Приложением к какому документу ИМО он является? Как им пользоваться?
2. Неотложные действия в случае несчастного случая, связанного с перевозкой опасных грузов. Как поставить диагноз с помощью MFAG.
3. Таблицы и приложения MFAG.
4. Установление путей движения судов.

План ответа:

1. Общие положения об установлении путей движения судов. Адм. № 9036.
2. Цели и методы установления путей движения судов.
3. Плавание по системам разделения движения. Правило 10 МППСС 72.
5. Информация об остойчивости и прочности капитану.

План ответа:

1. Информация об остойчивости и прочности вашего судна.
2. Типовая информация об остойчивости и прочности (1979 г.).
6. Коллективные и индивидуальные спасательные средства. Порядок проверок и оформление освидетельствования спасательных средств.

План ответа:

1. Коллективные и индивидуальные спасательные средства. Их состав.
2. Сроки и порядок проверок и освидетельствований спасательных средств.
7. Службы управления движением судов СУДС.

План ответа:

1. Основные задачи СУДС (СОЛАС гл.V, правило 12)
2. Обязанности судна, плавающего в районе действия СУДС.
3. Организация системы докладов судов СУДС.
4. Точки докладов. Содержание докладов.
5. Какие документы регламентируют правила плавания в зоне действия СУДС при подходе к российскому порту.
8. Правила безопасной перевозки зерновых грузов. Загрузка судна и методы крепления зерна в грузовых помещениях.

План ответа:

1. Штровка зерна в заполненном отсеке и частично заполненном отсеке.
2. Требования в отношении остойчивости неповрежденного судна. Международный зерновой кодекс.
3. Методы крепления зерна в грузовых помещениях: продольные переборки (шифтинги), мешкование и блюдца, бандлинг, стропинг, иные способы фиксации поверхности зерна.
9. Кодекс ОСПС (ISPS Code). Участки ограниченного доступа на судне (Restricted Areas).

План ответа:

1. Цели назначения участков ограниченного доступа.
2. Какие помещения и участки на судне включаются в число участков ограниченного доступа. В каком документе на судне можно найти сведения о них.

10. Определение места судна астрономическими методами.

План ответа:

1. Общие сведения о секстане. Поправки секстана.
2. Определение места судна в сумерки по одновременным наблюдениям светил.
3. Определение места судна по Солнцу.
11. Перевозка контейнеров на специализированных и неспециализированных судах.

План ответа:

1. Типы контейнеров, их конструкция. Специализированные контейнеры.
2. Перевозка в контейнерах специальных грузов, обращая особое внимание перевозке опасных грузов и рефрижераторных грузов.
3. Типовой грузовой план контейнеровоза.
4. Крепление контейнеров на специализированных судах. CARGO SECURING MANUAL.
5. Особенности перевозки и крепления контейнеров на неспециализированных судах.
12. Противопожарная подготовка экипажа на судне.

План ответа:

1. Противопожарная подготовка на берегу.
2. Учебный сбор и противопожарный инструктаж на судах, имеющих на борту пассажиров.
3. Порядок проведения первичного инструктажа для вновь прибывших членов экипажа.
4. Порядок проведения инструктажа, общесудовых учений и частных учений в составе аварийных партий.
5. Противопожарная подготовка экипажа при перевозке опасных грузов.
13. Характеристика погоды в циклонах.

План ответа:

1. Общие сведения о циклонах.
2. Возникновение и эволюция циклонов.
3. Перемещение циклонов.
4. Погода в циклонах.
5. Изменения в ходе метеорологических элементов при прохождении циклонов.
14. Основные нормативные документы, регламентирующие перевозку опасных грузов на судах морского флота.

План ответа:

1. Международный кодекс морских перевозок опасных грузов (МК МПОГ-IMDG Code).

2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море СОЛАС-74, глава VII – перевозка опасных грузов.
3. Руководство по оказанию первой медицинской помощи

15. Стационарные системы пожаротушения и системы сигнализации обнаружения пожара. Периодичность проверки систем одобренными организациями.

План ответа:

1. Стационарные системы пожаротушения водой, газом, пеной, водораспылением и водяным туманом. Системы инертных газов.
 2. Системы сигнализации обнаружения пожара.
 3. Периодичность проверки систем одобренными организациями.
16. Манёвры и надлежащие процедуры при постановке на якорь.

План ответа:

1. Выбор места якорной стоянки. Подготовка судна к постановке на якорь.
 2. Общие рекомендации при постановке на якорь.
 3. Постановка судна на один якорь.
 4. Постановка судна на два якоря: при боковом ветре, при встречном ветре, способом фертоинг, способом тандем.
17. Классификация опасных грузов, требования к таре и упаковке опасных грузов, маркировка.

План ответа:

1. Классификация опасных грузов согласно IMDG кода.
 2. Как определить требования к таре и упаковке опасного груза по его UN No.
 3. Маркировка опасных грузов. Где можно найти полную информацию о маркировке конкретного опасного груза.
18. Маневрирование и ПТБ при приёме и высадке лоцмана.

План ответа:

1. Требования ИМО к устройствам для передачи лоцмана .
 2. Маневрирование при подходе к месту приёма/высадки лоцмана.
 3. Маневрирование во время приёма и высадки лоцмана.
 4. ПТБ при приёме и высадке лоцмана.
19. Определение поправки компаса астрономическими методами.

План ответа:

1. Основы астрономического определения поправки компаса
2. Метод определения поправки компаса в момент видимого восхода/захода верхнего края Солнца.
4. Определение поправки компаса по Полярной. (Метод высот и моментов). Применение таблицы 3.36 – Азимут Полярной (МТ-2000)

20. Судовые и береговые грузовые средства. Судовое оборудование для крепления груза на вашем типе судна.

План ответа:

1. Судовые грузовые средства на вашем судне. Правила технической эксплуатации.
 2. Береговые грузовые средства, связанные со спецификой вашего судна.
 3. Судовое оборудование для крепления груза на вашем типе судна.
21. Подготовка к спуску (подъёму), спуск и подъём спасательной шлюпки на тихой воде и на волнении. Порядок посадки людей в спасательные шлюпки.

План ответа:

1. Подготовка к спуску (подъёму) спасательной шлюпки на тихой воде.
2. Подготовка к спуску (подъёму) спасательной шлюпки на волнении.
22. Основные понятия и определения, связанные с определением места судна в море визуальными способами.

План ответа:

1. Основные понятия, связанные с определением места судна.
2. Сущность определения места судна по навигационным параметрам
3. Влияние и учёт неодновременности измерения навигационных параметров
4. Оценка точности обсерваций по двум навигационным изолиниям (линиям положения)
5. Последовательность действий при обсервации.

23. Меры по обеспечению сохранности судна во время проведения грузовых операций.

План ответа:

1. Правила несения вахты в порту во время грузовых операций.
 2. Stevedore Damage Report. Процедура его составления и оповещение сторон при повреждении судна и груза
- Стивидорами во время грузовых операций.

24. Порядок расследования аварийных случаев с судами.

План ответа:

1. Общие сведения о ПРАС-2009.
 2. Орган расследования аварийных случаев согласно КТМ РФ ст.6
 3. Сообщение капитана об аварийном случае.
 4. Порядок расследования аварийных случаев с судами.
 5. Учёт аварийных случаев на море.
25. Судовые силовые установки, правила эксплуатации, режимы и ограничения работы СЭУ

План ответа:

1. Подготовка к работе и пуск главного двигателя
2. Ввод главного двигателя в режим эксплуатационной нагрузки.
3. Выбор эксплуатационной мощности главного двигателя и частоты вращения.

4. Подготовка к манёврам и остановка главного двигателя.

26. Компьютерные программы расчета грузового плана судна. Уменьшение напряжений в корпусе судна путём определения порядка грузовых операций и балластировки.

План ответа:

1. Компьютерная программа расчёта грузового плана на вашем последнем судне.
2. Общие положения гл. VI СОЛАС-74 относительно размещения и крепления груза.
3. Прочность корпуса судна.
4. Уменьшение напряжений в корпусе судна путём определения последовательности загрузки грузовых помещений и количества груза.
5. Уменьшение напряжений в корпусе судна путём балластировки.

27. Структура конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., изменённая Протоколом 1978 г. (МАРПОЛ 73/78).

План ответа:

1. Приложения I, II, III, IV, V МАРПОЛ 73/78. Сброс каких вредных веществ они регулируют?
2. Приложение VI к МАРПОЛ 73/78 – предотвращение загрязнения атмосферы с судов. Общие требования и требования в пределах Районов Контроля Выбросов к содержанию серы в любом жидком топливе.
3. Сжигание на судне. Вещества, запрещённые к сжиганию на судне. (Прил VI к МАРПОЛ 73/78)
4. 28. Координация поисково-спасательных операций.

План ответа:

1. Координация береговыми силами. Роль Спасательно-координационных центров (СКЦ) и Спасательных подцентров (СПЦ).
2. Координация на месте действия. Назначение Командира на месте действия (КМД) и его обязанности.
3. Связь КМД с СКЦ/СПЦ.

29. Морской протест.

План ответа:

1. Цель Морского протеста.
2. Заявление о морском протесте. Сроки подачи заявления о морском протесте.
3. Предоставление капитаном доказательств происшествия.
4. Порядок составления акта о морском протесте

30. Классификация и освидетельствование судов – КТМ пар.4

План ответа:

1. Организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов
2. Судовые документы, которые должны иметь суда, подлежащие государственной регистрации.
3. Судовые документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерацией, законами и иными правовыми актами Российской Федерации.

31. Выполнение плана рейса или перехода. Факторы, принимаемые во внимание при выполнении плана рейса или принятии решения относительно отклонения от него. Контроль за выполнением плана рейса.

План ответа:

1. Порядок контроля за выполнением плана рейса во время перехода капитаном.
2. Осуществление контроля за выполнением плана перехода со стороны судовой компании и других контролирующих органов.
3. Состав вахты. Определение капитаном конкретных точек рейса, где может возникнуть необходимость в дополнительной навигационной вахте и вахте в машине.
4. Факторы, принимаемые во внимание во время выполнения рейса (Надёжность и состояние судового навигационного оборудования, Расчётное время прибытия в критические точки на мелководье, Метеорологические условия и информация, Прохождение опасных точек днем по сравнению с ночным временем и др.
5. Процедура обмена информацией между капитаном и лоцманом.

32. Изменение дифферента при перемещении груза на судне. Влияние груза, включая тяжеловесные грузы, на остойчивость и мореходные качества судна.

План ответа:

1. Перенос груза вверх и вниз. Расчёт приращения начальной метацентрической высоты при переносе груза в вертикальном направлении
2. Перенос груза в продольном и поперечном направлении. Расчёт крена и дифферента при переносе груза в горизонтальном направлении.
3. Расчёт осадок носом и кормой при переносе груза на судне.

33. Назначение диаграммы динамической остойчивости. Определение критерия погоды по требованиям Российского Морского Регистра судоходства и ИМО.

План ответа:

1. Процесс наклонения судна под действием внезапно приложенной внешней кренящей пары сил.
2. Диаграмма динамической остойчивости и её построение.
3. Определение критерия погоды по требованиям Российского Морского Регистра судоходства.
34. Определение места судна по расстояниям

План ответа:

1. Сущность метода определения места судна по расстояниям и его практическое выполнение.

2. Порядок вычисления расстояния по вертикальному углу.

3. Точность способа определения места судна по расстояниям.

35. Определение количества выгруженного (погруженного) груза по осадкам (Drought survey). Определение водоизмещения судна по маркам углубления.

План ответа:

1. Этап производства измерений.

2. Этап производства вычислений. Исправление измеренных осадок поправками на отстояние шкал осадок от перпендикуляров.

3. Вычисление средней осадки.

4. Определение водоизмещения по средней осадке из гидростатических таблиц.

5. Вычисление поправок на дифферент и плотность воды. Вычисление количества погруженного/выгруженного груза.

36. Практическое применение руководств по медицинской помощи и советов, направляемых по радио, принимаемые меры в различных случаях.

План ответа:

1. Консультация с врачом по радио. Информация, которую необходимо иметь наготове при обращении за советом к врачу по радио.

2. Эвакуация пациента вертолётном.

3. Перемещение врача или пациента с одного судна на другое.

4. Передача информации врачам, которая будет необходима для дальнейшего лечения пациента.

37. Учёт поправок магнитного компаса.

План ответа:

1. Понятие поправки магнитного компаса и её учет. Определение Магнитного склонения и девиации магнитного компаса.

2. Понятие полукруговой, креновой и четвертной девиации магнитного компаса и методы их уничтожения.

3. Определение девиации и вычисление таблицы девиации магнитного компаса.

38. Судовые и береговые грузовые средства. Судовое оборудование для крепления груза на вашем типе судна.

План ответа:

1. Судовые грузовые средства на вашем судне. Правила технической эксплуатации.

2. Береговые грузовые средства, связанные со спецификой вашего судна.

3. Судовое оборудование для крепления груза на вашем типе судна.

39. Изменения в Приложении V МАРПОЛ 73/78 относительно предотвращения загрязнения мусором с судов, вступивших в силу 01.01.2013 года.

План ответа:

1. Новые требования к хранению, утилизации и сбросу мусора в море.

2. Деление мусора на категории и их описание.

3. Планы операций с мусором (Garbage management plans), ведение учёта мусора на судне (Garbage Record Book).

40. Принцип работы и устройство магнитного компаса.

План ответа:

1. Устройство магнитного компаса.

2. Оборудование для уничтожения девиации магнитного компаса.

3. Обслуживание магнитного компаса.

42. Крепление грузов. Многооборотные средства крепления груза (МСК)

План ответа:

1. Общие требования к МСК

2. Организация технической эксплуатации МСК и контроль за их состоянием на судне.

3. Технический надзор за МСК. Условия проведения внеочередного освидетельствования МСК.

43. Предотвращение загрязнения моря нефтью. Основные требования к ведению журнала нефтяных операций.

Приложение I МАРПОЛ 73/78

План ответа:

1. Правила ведения журнала нефтяных операций.

2. Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и оборудование для фильтрации нефти.

3. Общие требования к судовым операциям. Бункеровочные операции.

4. Льяльные воды МО и их сброс. Пломбирование клапанов на судне.

44. Обязанности Вахтенного помощника капитана во время несения ходовой навигационной вахты согласно требований ПДНВ-78 с поправками.

План ответа:

1. Требования к ведению вахтенным помощником надлежащего наблюдения во время ходовой навигационной вахты.

2. Порядок вызова капитана на мостик во время плавания судна.

3. Порядок использования радиолокатора во время несения навигационной вахты.

4. Порядок использования ТСС во время несения навигационной вахты.

45. Грузовая шкала. Определение грузоподъёмности судна на рейс

План ответа:

1. Грузовая шкала. Из чего она состоит. Использование грузовой шкалы для определения осадки судна при приёме и снятии груза.

2. Понятие грузоподъёмности судна. Валовая грузоподъёмность судна или дедвейт.

3. Определение грузоподъёмности судна на рейс.

46. Основные положения борьбы с пожаром. Причины возникновения пожаров на судах. Треугольник горения, суть горения, гашения.

План ответа:

1. Основные положения борьбы с пожаром.
2. Основные причины возникновения пожаров на судах. Материалы и грузы способные к самовозгоранию.
3. Треугольник горения.

47. Использование местных признаков погоды, показаний приборов и наблюдений на море для прогнозирования погоды в районе плавания. Организация судовых гидрометеонаблюдений.

План ответа:

1. Общие понятия. Почему необходимо следить за характером погоды в районе плавания.
2. Местные признаки сохранения, ухудшения или улучшения характера погоды в районе плавания.
3. Организация судовых гидрометеонаблюдений.

48. Меры по предотвращению загрязнения моря при перевозке грузов на вашем последнем судне согласно Приложения V МАРПОЛ 73/78.

План ответа:

1. Описание грузов, перевозимых на вашем судне.
2. Меры по предотвращению загрязнения моря при погрузке, перевозке, выгрузке грузов, зачистке/мойке грузовых помещений и/или грузовых танков согласно требованиям МАРПОЛ 73/78

49. Перевозка лесных грузов на судах лесовозах.

План ответа:

1. Документы, регламентирующие перевозку лесных грузов.
2. Требования к судам, перевозящим лесные грузы.
3. Остойчивость судов, перевозящих лесные грузы.

50. Требования к противопожарной безопасности при перевозке грузов на вашем последнем судне.

План ответа:

1. Общие положения и требования к пожарной безопасности, предъявляемые к вашему типу судна во время его эксплуатации, в особенности при стоянке судна в порту, при производстве ремонтных работ, др.
2. Противопожарные меры при перевозке опасного груза на вашем судне.
3. Противопожарные системы на борту вашего судна.
4. Противопожарная подготовка экипажа.

52. Изменения в Приложении V МАРПОЛ 73/78 относительно предотвращения загрязнения мусором с судов, вступивших в силу 01.01.2013 года.

План ответа:

1. Новые требования к хранению, утилизации и сбросу мусора в море.
2. Деление мусора на категории и их описание.
3. Планы операций с мусором (Garbage management plans), ведение учёта мусора на судне (Garbage Record Book).

53. Классификация грузов, перевозимых морем.

План ответа:

1. Классификация грузов по способу перевозки: штучные, навалочные, наливные и грузы, перевозимые в укрупнённых единицах.
2. Классификация грузов по физико-химическим свойствам (гигроскопические).
3. Классификация грузов по режиму перевозки: нережимные и режимные.
4. Классификация по совместимости различных грузов.
5. Классификация по виду груза: смешиваемые (СГ), режимные (РГ), опасные грузы, наливные грузы (НГ)

54. Получение, хранение и выдача лекарственных средств на судне в соответствии с требованиями Руководства "International Medical Guide for Ships".

План ответа:

1. Судовая аптека. Порядок хранения в ней лекарств.
2. Лицо, ответственное за состояние судового лазарета и аптеки.
3. Порядок приобретения и хранения лекарств в судовой аптеке.
4. Контролируемые лекарства. Заявка на приобретение контролируемых лекарств. Порядок их уничтожения.

55. Требования ПДНВ-78 с поправками и Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве к режиму отдыха членов вахты.

План ответа:

1. Требования ПДНВ-78 к режиму отдыха членов вахты
2. Определение периодов отдыха моряков в соответствии с требованиями Конвенции МОТ 2006 года.
3. Возможные отклонения от предписанного количества часов отдыха.
4. Составление графика несения вахт и его доступность.

56. Договор фрахтования судна на время (Тайм-чартер) – КТМ РФ гл.Х.

План ответа:

1. Содержание тайм-чартера.
2. Форма тайм-чартера.
3. Обязанности судовладельца по поддержанию мореходного состояния судна и содержанию экипажа.
4. Обязанности фрахтователя по коммерческой эксплуатации судна и его возврату.

Chapter 1. General Information

1.1 Name of the vessel:

Note: Prefixes (MT, MV, SS etc.) must not be used unless they are actually a part of the registered name of the vessel. The name must be entered exactly as it appears on the Certificate of Registry.

1.2 Vessel IMO Number:

1.3 Date the inspection was completed:

Note: If the inspection extends to two or more days, record the circumstances in comments.

1.4 Port of inspection:

1.5 Flag:

If a change of flag has taken place within the past 6 months, record the date of change and the previous flag in Comments.

1.6 Deadweight: (metric tonnes)

Note: For vessels with multiple load line certificates, record the maximum of the assigned deadweight's.

1.7 Date the vessel was delivered:

Any periods of lay up since delivery should be recorded in Comments.

Note: The date of delivery from the original builder as listed in the IOPPC must be recorded. If the date of delivery is not recorded in the IOPPC Form A or Form B, the date of delivery as contained in Safety Construction Certificate must be recorded. If the vessel has been 're-aged', the original build date must be recorded.

1.8 Name of the OCIMF inspecting company:

Note: The SIRE Report Editor software automatically inserts the name of the inspecting company.

1.9 Date and time the inspector boarded the vessel:

1.10 Date and time the inspector departed the vessel:

If the inspection took place over two or more days, in two or more sessions, or was carried out by more than one inspector, record the arrival and departure details in Comments.

1.11 Time taken for inspection.

Note: Record the time taken to conduct the inspection to the nearest 5 minutes. This is the actual time of inspection and does not include the times the inspection was suspended for any reason (Lunch, PSC inspection etc.) or was conducted over two or more sessions.

1.12 Name of the inspector:

Note: The VIQ software automatically inserts the name of the inspector. This is for use by the Inspecting Company and for OCIMF internal purposes only and will not be displayed on the delivered report.

1.13 Vessel's operation at the time of the inspection:

Loading Discharging Bunkering Ballasting Deballasting At anchor Idle At sea

River

transit

Repairs

afloat

In drydock STS loading STS discharging Cooling

Down

Gassingup

Note: If the vessel is conducting any other operation than that listed, such as desloping, etc., the vessel's operation is to be recorded as 'Idle' and the activity being performed recorded in comments.

1.14 Product(s) being handled:

Crude Oil Dirty petroleum

products (low flash)

Dirty petroleum

products (high flash)

Clean petroleum

products

Vegetable oils

Animal oils Chemicals Liquefied gas Other (specify)

Notes: A volatile product is petroleum having a flash point below 600C as determined by the closed cup method of testing.

If a cargo is being handled at a temperature within 100C of its flashpoint, it should be considered volatile.

Therefore a cargo with a flashpoint of 800C should be considered volatile if handled at a temperature of 700C or above.

On 1 Aug 2007, a further amendment to the revised MARPOL Annex I entered into force. This relates to the definition of "heavy grade oil" in regulation 21 on Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo, replacing the words "fuel oils" with "oils, other than crude oils", thereby broadening the scope of the regulation.

1.15 Vessel type:

Crude Tanker Crude/Products

Tanker

Products Tanker Chemical carrier

Type I

Chemical carrier

Type II

Chemical carrier

Type III

LPG Type 1G LPG Type 2G LPG Type 2PG LPG Type 3G

LNG Moss Type LNG Membrane OBO Ore-Oil Shuttle tanker

Bitumen Tanker Sulphur Tanker Other (Specify in

Comments)

1.16 Hull type:

Single hull Double hull Double sides Full breadth double bottom Centre tank double bottom

Note: Refer to the IOPPC Form B/5 to determine the construction requirement.

1.17 Name of the vessel's operator:

Note: For the purpose of the SIRE Programme, an 'Operator' is defined as the company or entity which exercises day to day operational control of, and responsibility for, a vessel. The name of this entity can be found in the vessel's Document of Compliance.

The registered owner of a vessel may or may not be the operator.

1.18 Date the current operator assumed responsibility for the vessel:

1.19 Date of the last port State control inspection:

Note: The date refers to any port State inspection. If at the time of the last Port State Inspection the vessel was under either a different name or different operator, record in comments

1.20 Port of the last Port State Control inspection:

If the vessel was detained, or if significant deficiencies were listed, record the reason for the detention or the nature of those deficiencies in comments.

Note: IMO has encouraged the establishment of regional port State control organizations and agreements on port State control - Memoranda of Understanding or MOUs - have been signed covering all of the world's oceans: Europe and the North Atlantic (Paris MOU); Asia and the Pacific (Tokyo MOU); Latin America (Acuerdo de Vica del Mar); Caribbean (Caribbean MOU); West and Central Africa (Abuja MOU); the Black Sea region (Black Sea MOU); the Mediterranean (Mediterranean MOU); the Indian Ocean (Indian Ocean MOU); and the Arab States of the Gulf (GCC MoU (Riyadh MoU)). With affect from 1st January 2011 the Paris MOU will change to a New Inspection Regime (NIR) and ships will be subject to inspection on the basis of 'Ship Risk Profile' in conjunction with the 'Company Performance. Ships will be categorised as either 'Low Risk Ships (LRS)', 'Standard Risk ships (SRS) or 'High Risk ships (HRS)' taking into account various factors including company performance, the risk rating of the ship will determine its inspection frequency. Port State inspection reports should be retained on board for at least two years.

1.21 Name of Classification society:

If the vessel has dual class, record the name of the classification society issuing the statutory certificates and the name of the second society in comments.

If the vessel has changed class within the past 6 months, record the previous classification society and the date of change as a comment.

Notes: A Classification Society Certificate must be available and the periodic annual and intermediate surveys must have been carried out within the stipulated range dates.

Vessels holding an Ice Class notation must be constructed to meet the requirements specified by the Classification Society and the officers and ratings provided with suitable clothing and appropriate training. Subject to the Ice Class notation to which the vessel was constructed, vessels will be equipped to maintain temperature within the accommodation, protect the hull, deck machinery, pipelines, ventilators, air inlets, sea inlets and ballast system against freezing. Means to receive and display ice charts and ice navigation information should be installed. Protection to prevent the wheelhouse windows from freezing should be provided and if the wheelhouse is not totally enclosed, protected locations on the bridge wings and searchlights on each bridge wing should also be provided. If the vessel holds an Ice notation, inspectors should assess these provisions and provide comments in the Additional comments section at the end of this chapter.

Where the vessel has changed class within the past six months a copy of the previous class latest survey status report must be available.

It is an important requirement of P and I Clubs that the vessel is fully in class with an approved Classification Society throughout the period of club entry.

1.22 Date of expiry of the Class Certificate:

Note: This will usually be the same date as that of the next special survey.

1.23 Date the last special survey was completed:

1.24 Date of departure from the last class-credited drydock/repair period:

In addition, if the last dry-docking/repair period was unscheduled, record the date and the reason.

Note: The date of the last class-credited drydock or 'In Water Survey' can be found in the Classification Society Survey Status Report. Details relating to the last bottom inspection can be found in the Cargo Ship Safety Construction Certificate.

1.25 Date of the last class Survey Status Report:

Note: The most recent report should be available and this should be dated not more than four months prior to the date of the inspection. Class Survey Status Reports may not have been updated to reflect the latest status, despite the date of the document. However, class surveyors leave documentation on board at the time of surveys stating what has been carried out and these should be examined to ensure the correct information is reported.

Additional Comments:

If the Inspector has comments in respect of the subject matter covered by the Chapter additional to those which the Inspector may make in response to the specific questions in the Chapter, the Inspector should include such additional comments in this section. Information of a non-confidential nature related to the circumstances surrounding the inspection should also be recorded here. Examples are the presence of the Operator's superintendent, more than one SIRE inspection being conducted, unusual vessel operations that hampered or curtailed the inspection, etc.

Chapter 2. Certification and Documentation

Certification:

2.1 Are all the statutory certificates listed below, where applicable, valid and have the annual and intermediate surveys been carried out within the required range dates?

2.1.1 Certificate of Registry

2.1.2 Continuous Synopsis Record

The CSR records shall be kept on board the ship and shall be available for inspection at all times. Issued in accordance with SOLAS XI-1/5 by the Administration, from 1st July 2004. The Continuous Synopsis Record (CSR) may be provided in hard copy or in electronic format. Whenever any change to the entries listed in the current CSR document have taken place, pending the issue of a revised and updated CSR, the operator or the Master is required to complete an amendment form (Form 2), the original of which is to be attached to the current CSR. The index of amendments (Form 3) must be updated.

2.1.3 Document of Compliance (DoC)

The issuing authority for the DoC and the SMC may be different organisations, but the name of the operator of the vessel must be the same on both.

There should be a copy (which need not be a certified copy) of the DoC on board, which shows that the original has been endorsed for the annual verification.

The document should detail the cargo types the operator's vessels are certified to carry – i.e. oil, chemicals and/or gas.

The Document of Compliance does not need to be endorsed for chemicals if the vessel has only a NLS Certificate and not a Certificate of Fitness.

An annual audit should be carried out within three months of the anniversary of the date of issue.

2.1.4

Safety Management Certificate (SMC)

The SMC is subject to renewal verification every five years and at least one intermediate verification, which, if only one, shall be between the second and third anniversary.

2.1.5 Safety Equipment Certificate, supplemented by Form E

The Safety Equipment Certificate does not need to be endorsed for chemicals if the vessel has only a NLS Certificate and not a Certificate of Fitness. The Long Range Identification and Tracking System enters into force on the 31st December 2008 or the first Radio Survey after that date. It will apply to all cargo ships greater than 300 gt constructed before 31st Dec 2008 operating in Sea Areas A1, A2 and A3 (Not applicable to ships fitted with AIS operating solely in Sea Area A1).

2.1.6 Safety Radio Certificate, supplemented by Form R

2.1.7 Safety Construction Certificate

The Safety Equipment, Safety Radio and Safety Construction Certificates might be on the same form, called the Ship Safety Certificate. Form C will be attached instead of Forms E and R. There should be evidence that each annual survey has been carried out.

The Safety Construction Certificate does not need to be endorsed for chemicals if the vessel has only a NLS Certificate and not a Certificate of Fitness.

2.1.8

IOPP Certificate, supplemented by Form A or B

Form B is only required if carrying oil cargoes or oil-like noxious liquids substances. A list of the oil-like noxious liquid substances allowed to be carried must be included.

Statement of Compliance supplement

Required for vessels subject to the Condition Assessment Scheme (see question 2.10). A

Statement of Compliance should be issued by the Administration every 2S years.

2.1.9 What is the vessel's designation as recorded in the IOPP Certificate, Form B, Question 1.11?

- Crude oil tanker;
- Product carrier;
- Product carrier not carrying fuel oil or heavy diesel oil as referred to in regulation 20.2 or lubricating oil;
- Crude oil/product carrier;
- Combination carrier;
- Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex 1 of the Convention;
- Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in regulation 2.4;
- The ship, being designated as a 'crude oil tanker' operating with COW, is also designated as a 'product carrier' operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also

been issued;

- The ship, being designated as a 'product carrier' operating with CBT, is also designated as a 'crude oil tanker' operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued;

2.1.10 Minimum Safe Manning Document

If the language used is not English, the information (contained in the Min. Safe Manning Doc) given should include a translation into English. IMO Res. A.890 (21) Annex 3.2.

2.1.11 Certificate of Fitness for the Carriage of Chemicals or Gas

This will be issued either under the IBC or BCH Code for chemicals, or the IGC, GC or EGC Code for gas. Gas carriers carrying dual code cargoes must have a NLS Certificate. Chemical Certificates of Fitness must have been renewed prior to 1st January 2007.

2.1.12 Noxious Liquid Substances (NLS) Certificate

NLS means any substance indicated in the pollution category column on chapter 17 or 18 of the IBC Code or provisionally assessed under the provision of Reg 6.3 as falling into Cat X, Y or Z.

An NLS tanker is a ship constructed or adapted for the carriage of any liquid product listed in chapter 17 of the IBC. Gas carriers carrying dual-code cargoes will require both a Certificate of Fitness for gas cargoes and an NLS Certificate for the carriage of noxious liquid substances.

2.1.13

Civil Liability Convention (1992) Certificate

The name of the owner should be the same as that on the Certificate of Registry.

2.1.14

Maritime Labour Convention (2006)

Entered in force 20th August 2013.

With respect to SOLAS certificates, if the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages. (SOLAS I/15)

Note: Situations may arise in cases where a Recognised Organisation (RO) issues the original certificates and the vessel's flag State Administration conducts subsequent annual surveys. In such cases, it is acceptable for the flag State to endorse the RO's certificates to attest that the annual surveys have been conducted.

Company and registered owner identification number is required to be recorded on these certificates either from 1 Jan 2009, or on the occasion of renewals of the certificates as may be required by the flag State Administration. It is not required to record the dates of issue, expiry etc. of certificates. Record an observation whether any certificates have expired.

2.2 Is the vessel's P and I Club a member of the International Group?

Note: If the P and I club is not a member of the international group, record in comments the name of the organisation, it is NOT necessary to name the P&I club unless it is not listed below:-

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc.
- Assuranceforeningen Skuld
- Skuld Mutual Protection and Indemnity and Protection Association (Bermuda) Ltd.
- Gard P&I (Bermuda) Ltd
- Assuranceforeningen Gard
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
- The Japan Ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association
- The London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Limited
- The North of England Protecting and Indemnity Association Limited
- The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)
- The Standard Club Ltd
- The Standard Club Europe Ltd
- The Standard Club Asia Ltd
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
- The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd.
- Sveriges Angfartygs Assurans Forening / The Swedish Club
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Ltd.
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg).

Safety management and the operator's procedures manuals:

2.3 Do the operator's procedures manuals comply with ISM Code requirements?

The Company should ensure that the safety management system operating on board the ship contains a clear statement emphasising the Master's authority. The Company should establish in the safety management system that the Master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary. (ISM Code 5.2)

Notes: It is not a requirement that the manuals be written in English. However, if not, the fact should be recorded in Comments.

Key elements of the ISM Code that should be incorporated into the procedures manuals are that they should be:

- Relevant to the ship;
- User friendly;

- Written in the working language of the crew.

And that they should at least contain:

- A safety and environmental policy;
- Emergency procedures;

Emergency procedures should at least include collision, grounding, flooding, heavy weather damage, structural failure, fire (on deck and in cargo tanks, the engine room, pump room and accommodation), explosion, gas or toxic vapour release, critical machinery failure, rescue from enclosed spaces, serious injury and helicopter operations.

- A description of the Master's and crew's responsibilities;
- Shipboard operation plans;
- Procedures for reporting non-conformities and for corrective action;
- Maintenance programmes;
- Procedures for auditing and reviews;
- Programmes of drills,

The programme of drills must at least include the emergency procedures detailed above and in addition abandon ship, man overboard, pollution clean-up and ship security including dealing with terrorism and piracy.

Occasionally the operator's procedures are available only in computerised versions. Ascertain whether there is adequate access for all personnel to a computer and whether adequate training has been given to all personnel in accessing the operator's procedures using one. In any case, an up to date copy of the operator's navigation policy and procedures must be available on the bridge and officers should demonstrate familiarity with the policy. If the policy is provided in electronic format only, a back-up independent means of power supply to the computer must be provided.

2.4 Does the Operator's representative visit the vessel at least bi-annually?

Record the date of the last visit and of which discipline (Marine Superintendent, Engineer Superintendent, or Naval Architect). In addition record the dates of each discipline's last visit.

Note: The operator's representative must be a Technical/Marine superintendent or person familiar with the company's SMS and responsible for its implementation. The Operator's representative's visits should occur at approximately six month intervals, a tolerance of one month is acceptable.

2.5 Is a recent operator's internal audit report available and is a close-out system in place for dealing with non-conformities?

Note: This audit must be conducted as part of the operator's SMS procedures. Satisfactory evidence should record that corrective action was taken to rectify non-conformities. A close-out system, which includes a time limit for corrective action, informing the operator when completed and the operator ensuring that it has been, should be in place and the inspector should ensure that the required actions have been made within the required time. Inspectors must not use Operator's audits as a means to record Observations. Some administrations may permit an extension for this review.

2.6 Does the Master review the safety management system, report to the operator on any deficiencies and does the operator respond to the Master's review?

Note: The master's review should be carried out at least annually and documentary evidence should be available.

Survey and repair history:

2.7 Are class survey reports adequately filed?

Note: The file should contain class reports based on annual, intermediate, special and occasional surveys. The survey and repair reports should be adequately filed to facilitate checking.

2.8 Is the vessel free of conditions of class or significant recommendations, memoranda or notations?

Record any conditions of class or significant recommendations, memoranda or notations of any nature, including due dates as an Observation.

Where class records address structural issues of concern, including bottom pitting, areas of substantial corrosion, cracks, buckling or serious indents, record the details as to the extent and the measures taken to arrest further development.

Where a condition of class has been postponed, the details including the condition, original date and the new date for completion should be recorded as an Observation.

If records indicate that measures have been taken to address or restore loss of longitudinal or transverse strength, record the details and the repairs undertaken in Comments. The existence of doublers anywhere within the vessel's structure and deck strapping must be reported as an Observation.

Note: If conditions of class have not been completed by the required due date, then the classification of the vessel may be subject to suspension. If a Class notation requires a ballast tank to be inspected annually, record this as an observation.

Enhanced Survey Programme:

2.9 If the vessel is subject to the Enhanced Survey Programme, is the report file adequately maintained?

Key contents of the Condition Evaluation Report should be recorded in Comments, including the date conducted, the tanks inspected and a summary of the condition of the tank coatings.

Note: SOLAS XI-1/2 requires all oil tankers, regardless of size, to be subject to Enhanced Surveys. The regulation refers to SOLAS II-1/2.12, which in turn refers to MARPOL Annex 1/1(5) which states that Oil tanker means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers, any "NLS tanker" as defined in Annex II of the present Convention and any gas carrier

as defined in regulation 3.20 of chapter II-1 of SOLAS 74 (as amended), when carrying a cargo or part cargo of oil in bulk. This effectively means that any vessel when carrying a cargo or part cargo of oil in bulk is subject to enhanced survey requirements under SOLAS XI-1/2.

The guidelines for enhanced surveys are contained in IMO Res. A.744 (18). These include the requirement that an oil tanker over five years of age shall have on board a complete file of survey reports, including the results of all scantling measurement required, as well as the statement of structural work carried out. This file may be provided at the time of delivery but should, in all cases, be available on board at least one year prior to the vessel's fifth anniversary. The file shall be accompanied by a Condition Evaluation Report containing conclusions on the structural condition of the ship and its residual scantlings.

'Substantial corrosion' is wastage in excess of 75% of allowable margins, but within acceptable limits.

Each Enhanced Survey File must contain a Condition Evaluation Report for each Enhanced Survey that has been carried out.

Condition Assessment Scheme:

2.10 If the vessel is subject to the Condition Assessment Scheme (CAS), are copies of the Condition Assessment Scheme Final Report and Review Record available?

The results and dates of CAS surveys should be reported in Comments.

CAS is a separate issue from enhanced survey and although CAS does not specify structural standards in excess of the provisions of other IMO conventions, its requirements stipulate more stringent and transparent verification of the reported structural condition of the vessel and that documentary and survey procedures have been properly carried out and completed. The scheme requires that compliance with the CAS is aligned to the enhanced survey programme of inspections concurrent with intermediate or renewal surveys currently required by IMO Res. A.744 (18). (MEPC.94)

Note: In accordance with the revised MARPOL 20, CAS is to be applied to all Category 2 and Category 3 oil tankers of 15 years and older.

The Administration may permit Category 2 and 3 tankers to continue in operation beyond 2010 subject to satisfactory results from the Condition Assessment Scheme, but the continued operation must not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015 or the date on which the ship reaches 25 years of age after the date of its delivery, whichever is earlier.

2.11 Has a Survey Plan for the CAS been completed and submitted by the operator?

Note: The Survey Plan should be submitted not less than 2 months prior to the commencement of CAS.

2.12 Has the vessel been enrolled in a Classification Society Condition Assessment programme (CAP)?

Note: Condition Assessment Programme (CAP) is a voluntary programme to document the quality of a vessel beyond the normal scope of Classification Societies. For vessels greater than 15 years old the question should be answered Y or N as appropriate. For vessels younger than 15 years old the question should be answered N.A

If the vessel is enrolled in CAP then record the following:-

- Which Class society
- Which areas covered (Hull, Machinery, Cargo Systems, cargo containment systems etc.) and what rating was awarded for each.

Date of the CAP survey (The date should be that when the survey was actually completed, not the certificate date).

Additional Comments:

If the Inspector has comments in respect of the subject matter covered by the Chapter additional to those which the Inspector may make in response to the specific questions in the Chapter, the Inspector should include such additional comments in this section.

Chapter 3. Crew Management

Note: Co-operation and communication between officers and crew should be observed and evaluated. All parties should share a common goal to operate the vessel safely and efficiently.

Crew management:

3.1 Does the manning level meet or exceed that required by the Minimum Safe Manning Document?

Record the required manning and the Actual manning in Comments

The IMO Resolution A.890 (21) Principles of Safe Manning addresses the functions to be addressed when determining the safe manning of a vessel, including navigation, cargo handling, safety, engineering, electrical and electronic engineering, radio communications and maintenance. (Res. A.890 (21) Annex 2)

The Resolution also states that except in ships of limited size or propulsion power (which are not quantified), the determination of the minimum safe manning level should also take into account the provision of qualified officers to ensure that it is not necessary for the master or chief engineer to keep regular watches by adopting a three-watch system. (Res. A.890 (21) Annex 2)

The Administration should take into account any additional workload which may result from the implementation of the Ship Security Plan and ensure that the ship is sufficiently and effectively manned. In doing so the Administration should verify that ships are able to implement the hours of work and other measures to address fatigue which have been promulgated by national law. (ISPS Code Part B 4.28)

Note: Inspectors should review the number of personnel on board against the vessel's trading pattern and level of operation and should consider issues such as whether:

- The bridge is being adequately manned under all sailing conditions;
- There are sufficient personnel to moor the ship safely;

- The cargo operation is being effectively controlled (if two deck officers alternate the cargo watches, is the second officer adequately experienced and qualified and are ratings sufficiently familiar with the operation);
- Safety functions are being adequately addressed (drills, ship security issues, equipment maintenance); and
- The quality of rest is adequate considering the trading area and the workload.

3.2 Are the STCW and flag Administration's regulations that control hours of work to minimise fatigue being followed?

Regulation Work/Rest in

any 24 hours

Work/Rest in 7

days

No. and length

of Rest Periods

Schedule Records and

Exceptions.

MLC 2006 Max 14hrs of work

OR

Min 10hrs of rest. Max 72hrs of work

OR

Min 77hrs of rest Not more than 2 periods of rest, one of which must be at least 6hrs.

Interval between rest periods not to exceed 14hrs. Specific format table for all seafarers.

Actual times for at sea and in port. Daily records to be maintained.

Competent authority may allow exception if by collective agreement.

STCW 2010 (Manila Amendments)

Min 10hrs of rest. Min 77hrs of rest. Not more than 2 periods of rest, one of which must be at least 6hrs.

Interval between rest periods not to exceed 14hrs Specific format table as MLC, but watchkeepers and safety, pollution, security positions only.

Daily records to be maintained. Parties may allow exceptions.

Records should be kept for the Master, officers and all other members of the ships complement to the specific ILO format.

Given the importance attached to ensuring the proper management and recording of seafarers' hours of work and rest, it is recommended that purpose-developed software is used. However, the basis for calculating hours of rest should be demonstrated as being consistent with the Conventions' requirements and, where applicable, with the interpretations of the OCIMF paper.

OCIMF require that the term 'any 24 hours' is interpreted and applied literally and is not linked to calendar days or a fixed time of starting work or rest.

It should be ensured that, at any time during the working period, in the past 24 hours the seafarer should always be in compliance with the requirements for a minimum of 10 hours rest which has been divided into no more than 2 periods, one of which is to be a minimum of 6 hours.

The ILO format "Working Hours Record" contains columns for:

- "Hours of rest in 24 hour period"
- "Hours of Rest in any 24 hour period" A figure of less than 10 in this column indicates a day when non-conformance has occurred.
- A third column should indicate the "Hours of rest in any 7 day period" A figure of less than 77 in this column indicates a non-conformance has occurred.

Inspectors should observe if the records are not to ILO format or have columns that have not been completed unless another method of confirming conformance is available.

Although the regulations only require monitoring of hours to be undertaken on board, it is important that managers ashore have access to meaningful summary data that enables them to monitor the work and rest hours of individuals.

The Inspector should record an observation:

- If "any 24 hours" is not interpreted literally, or
- a lack of evidence of conformance/non-conformance calculations, or
- any lack of evidence that managers are informed at least monthly of compliance levels on board, or
- a failure by the manager to acknowledge significant levels of non-conformance (3 or more days containing "non-conformance" by any individual on board)

3.3 Do all personnel maintain hours of rest records and are the hours of rest in compliance with MLC or STCW requirements?

Note: The Management System on board must require the recording of all hours worked for the ship. This will include any watch keeping or work duties either during or outside of the individuals scheduled period of work, and any other period of working that disturbs a scheduled rest period such as drills; Meetings; ER rounds; response to alarms; mooring stations or any stand-by conditions on the bridge, deck or engine room. The Inspector should randomly sample completed monthly records for the ships complement to confirm the records are accurately kept by cross reference to other records on board. 3 or more days containing "non-conformance" by any individual on board should be recorded as an observation.

3.4 Are all personnel able to communicate effectively in a common language?

Record the common working language in Comments.

On all ships, to ensure effective crew performance in safety matters, a working language shall be established and recorded in the ship's logbook. The company or the Master as appropriate shall determine the appropriate working language. Each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language. If the working language is not an official language of the flag of the State the ship is entitled to fly, all plans and lists required to be posted shall include a translation into the working language. (SOLAS V/14.3)

3.5 Have all deck officers attended either a Bridge Resource Management, or Bridge Team Management course?

Note: These should be formal shore-based courses of at least three days duration and officers should have evidence of having attended them.

3.6 Has the Master attended a ship handling course where applicable?

The STCW Code Part B Section B-V/a refers.

Note: The IMO Model course 1.22 – Ship Simulator and Bridge Teamwork may be of assistance in the preparation of courses. A Master with less than three years sea time in rank, or who has practical experience of less than thirty port entry/departures as Master, must have attended a ship handling course or have sufficient practical experience. Practical experience may include training at chief officer rank under a Masters' supervision, provided this is properly documented. In the event that the master has in excess of ten years' experience, this question should be answered NA.

3.7 If the vessel is fitted with High Voltage equipment, is staff suitably trained?

Note: High voltage is defined in STCW (Section B-III/ 2) as shipboard systems operating at voltages greater than 1000volts. If the vessel has high voltage equipment are staff suitably trained and deemed competent to conduct maintenance on it. If the vessel does not have High Voltage systems the question is to be answered 'NA'

Record which officers have undergone Shipboard High Voltage Training and the nature of such training

3.8 Where the vessel carries chemicals, has a formal programme of regular and appropriate medical examinations for personnel been implemented?

Note: Inspection of the programme to be undertaken but individual records are not to be reviewed.

Crew qualifications:

3.9 Does the officers' matrix posted for the vessel on the SIRE website accurately reflect the information relating to the officers on board at the time of the inspection?

Note: The operator is responsible to maintain up-to-date records relating to the officers on board the vessel at any given time, using the electronic Officer Matrix that forms part of the SIRE HVPQ for each vessel which has been submitted to SIRE. Prior to boarding, inspectors must access and download the HVPQ including the Officers' Matrix. The Matrix must be either printed out or downloaded and used during the inspection to check officer qualifications and experience. In the case of the senior officers (Master, Chief Engineer, Chief Officer and Second Engineer/First Assistant engineer), the actual details must be checked against the data contained in the Matrix and an Observation made in the event of any irregularities. Spot checks must be made of the actual records applicable to junior officers. Inspectors must take into account that where recent changes of personnel have taken place, it is not realistic to instantly update the matrix and allowances must be made. Observations must not be made unless the personnel change(s) took place more than seven days before the date of the inspection. It is not essential that the Officers Matrix is provided in paper form and inspectors are not expected to seek a paper copy from the vessel.

If the officers' certificates are not issued by the same Administration as the flag State of the vessel, then an endorsement (or a separate document) is required which attests to the recognition of that certificate by the vessel's Administration. An Administration may allow a seafarer to serve for a period not exceeding 3 months, provided that documentary proof of an application is readily available.

The operator's policy should ensure that the Master and chief officer and the chief engineer and second engineer, are not relieved at the same time and that there is a suitable handover period for all four ranks

3.10 Are those officers who have immediate responsibility for cargo transfer, in possession of the Certificates of Specialized Training as applicable to the type of cargo being carried?

Officers and ratings assigned duties and responsibilities related to cargo or cargo equipment on oil or chemical tankers shall hold a certificate in basic training for oil and chemical operations. (STCW Reg V/1-1.1)

Officers and ratings assigned duties and responsibilities related to cargo or cargo equipment on liquefied gas tankers shall hold a certificate in basic training for liquefied gas tanker operations. (STCW Reg V/1-2.1) Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and any person with immediate responsibility for loading, discharging, care in transit, handling of cargo tank cleaning or other cargorelated operations on oil tankers shall hold a certificate in advanced training for oil tanker cargo operations. (STCW Reg V/1-1.3)

Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and any person with immediate responsibility for loading, discharging, care in transit, handling of cargo tank cleaning or other cargorelated operations on chemical tankers shall hold a certificate in advanced training for chemical tanker cargo operations. (STCW Reg V/1-1.5)

Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and any person with immediate responsibility for loading, discharging, care in transit, handling of cargo tank cleaning or other cargo28 related operations on liquefied gas tankers shall hold a certificate in advanced training for liquefied gas tanker cargo operations. (STCW Reg V/1-2.3).

The qualification and experience requirements for obtaining such basic and advanced training certificates are set out in STCW Regulations V/1-1 and V/1-2.

The term "Person with immediate responsibility" as used in paragraphs 3 and 5 of regulation V/1-1 and paragraph 3 of regulation V/1-2 means a person being in a decision making capacity with respect to loading, discharging, care in transit, handling of cargo, tank cleaning or other cargo related matters".

(STCW Code B V-1)

Note: It is interpreted that a 'Person with immediate responsibility' includes all watch keeping officers in charge of cargo related operations whether the vessel is at sea or in port. This includes 2nd Officer, 3rd Officer, 4th officer, Gas/Cargo engineer.

It is recognised that there are many officers as specified above currently serving who do not have the Advanced Training Certificate, and that it will take time for all officer to obtain the Advanced Training Certificate. All officers specified above must obtain an advanced training certificate by 1st January 2017. It is recognised that some administrations will not endorse junior officer certificates of competency, but they have completed the required training. In these cases make a note in comments.

Drug and alcohol policy:

3.11 Does the operator's Drug and Alcohol policy meet OCIMF guidelines?

3.12 What was the Operator's defined maximum level of blood alcohol content?

OCIMF recommends that officers and ratings observe a period of abstinence from alcohol prior to scheduled watchkeeping duty or work periods. The objective should always be to ensure that, prior to going on scheduled duty the blood alcohol content of the seafarer is theoretically zero.

(OCIMF Guidelines for the control of drugs and alcohol)

3.13 What was the recorded frequency of unannounced drug testing?

3.14 What was the recorded frequency of unannounced alcohol testing?

The frequency of unannounced testing should be sufficient so as to serve as an effective deterrent to abuse.

(OCIMF Guidelines for the control of drugs and alcohol)

3.15 What was the date of the last unannounced on-board alcohol test?

3.16 What was the date of the last unannounced drug and alcohol test undertaken by an external agency?

Note: This should be the date of the test carried out on board either by an independent agency or under controlled conditions by ship's personnel with specimens being forwarded to an independent agency.

Additional comments:

If the Inspector has comments in respect of the subject matter covered by the Chapter additional to those which the Inspector may make in response to the specific questions in the Chapter, the Inspector should include such additional comments in this section.

6.4. Методические материалы, определяющие процедуры оценивания

Контрольные вопросы

7. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

7.1 Рекомендуемая литература

7.1.1. Основная литература

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л1.1	Бобин Виктор Иванович	Справочник судоводителя по ведению дел и документации на английском языке	Москва: Транспорт, 1996
Л1.2	Куян Г.Г.	Судовая документация(для старших курсов и плавсостава) =SHIPS CORRESPONDENCE (for senior courses and seamen): Учеб.-метод.пособие	Москва: МГАВТ, 2000
Л1.3	Бобровский Виктор Иосифович	Судовая документация и переписка на английском языке: учеб. пособие	Москва: ЦРИА "Морфлот", 1979
Л1.4	Позолотин Леонард Арсеньевич, Кобыляцкий Александр Александрович	Рекомендации по записям в судовом журнале в соответствии с требованиями Системы управления безопасностью (СУБ): учеб.-практич. пособие для курсантов мор. учеб. заведений при изучении дисц. "Упр. безопасностью судна"	Одесса ; Москва: Фенікс : Транслит, 2010
Л1.5	Кузнецов И. Н.	Деловое общение	Москва: Дашков и К, 2017

7.1.2. Дополнительная литература

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л2.1	Вохмянин Сергей Николаевич	Деловой английский на море - ведение деловых переговоров на море в объеме стандартного морского навигационного словаря-разговорника: учеб. пособие для студентов учеб. заведений вод. трансп.	Москва: ТрансЛит, 2011

8. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

Назначение	Оборудование
Учебная аудитория для проведения групповых и индивидуальных консультаций	Аудиторная доска; Комплект учебной мебели; Мультимедийное оборудование: проектор (стационарный), экран (стационарный), ПК (переносной); Комплекты учебно-наглядных пособий по дисциплинам: Навигация и лоция, Общая лоция, Общая лоция и основы судоходства, История судоходства, Безопасность судоходства на внутренних водных путях, Безопасность судоходства на морских путях, Безопасность плавания и требования конвекций ПДНВ, МАРПОЛ, СОЛАС, Гидрография, Технология перевозки грузов, Организация службы на судах, Гидрометеорологическое обеспечение судоходства, Обеспечение безопасности плавания
Учебная аудитория для проведения практических занятий	Аудиторная доска; Комплект учебной мебели; Мультимедийное оборудование: проектор (стационарный), экран (стационарный), ПК (переносной); Комплекты учебно-наглядных пособий по дисциплинам: Навигация и лоция, Общая лоция, Общая лоция и основы судоходства, История судоходства, Безопасность судоходства на внутренних водных путях, Безопасность судоходства на морских путях, Безопасность плавания и требования конвекций ПДНВ, МАРПОЛ, СОЛАС, Гидрография, Технология перевозки грузов, Организация службы на судах, Гидрометеорологическое обеспечение судоходства, Обеспечение безопасности плавания
Учебная аудитория для проведения занятий лекционного типа	Аудиторная доска; Комплект учебной мебели; Мультимедийное оборудование: проектор (стационарный), экран (стационарный), ПК (переносной); Комплекты учебно-наглядных пособий по дисциплинам: Навигация и лоция, Общая лоция, Общая лоция и основы судоходства, История судоходства, Безопасность судоходства на внутренних водных путях, Безопасность судоходства на морских путях, Безопасность плавания и требования конвекций ПДНВ, МАРПОЛ, СОЛАС, Гидрография, Технология перевозки грузов, Организация службы на судах, Гидрометеорологическое обеспечение судоходства, Обеспечение безопасности плавания