

# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА



УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор  
Н.А. Решетов  
16.02.2010

**Рекомендации**  
**по самооценке эффективности системы управления**  
**безопасностью судоходных компаний**  
**НД № 2-089902-001**

Дата введения в действие: 16.02.2010

Разработчик: 025

**Санкт - Петербург**  
**2010**

## 1 Область распространения

1.1 Настоящие Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоходных компаний (далее – Рекомендации) предлагают порядок проведения самооценки эффективности системы управления безопасностью (СУБ) в судоходной компании, методику ее выполнения, формирования сводного отчета и плана мероприятий по улучшению деятельности компании.

1.2 По [заявке](#) судоходной компании Российский морской регистр судоходства (РС) может провести экспертную оценку эффективности СУБ.

1.3 В этом случае Рекомендации будут распространяться на компании, управляющие судами, указанными в правиле 2.1 главы IX Конвенции СОЛАС-74, независимо от даты их постройки, и могут применяться при проведении экспертной оценки, указанной в п. 1.2.

1.4 Рекомендации являются нормативным документом для руководителей РС 031, 035, подразделений ГУР 002, 003, 004, 009, 010, 011, 021, 022, 025, 041, 043, 048, а также подразделений РС с кодами 100 и 200.

## 2 Нормативные ссылки

2.1 При разработке настоящих Рекомендаций учтены требования следующих нормативных документов:

- 1) НД № [1-0601-001-E](#) – МС ИСО 9000:2005 – Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь;
- 2) НД № [1-0601-003-R](#) – МС ИСО 9004:2000 – Системы менеджмента качества. Рекомендации по улучшению деятельности;
- 3) НД № [1-0601-015-E](#) – МС ИСО 9001:2008 – Системы менеджмента качества. Требования;
- 4) НД № [2-080101-012](#) – Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

## 3 Термины. Определения. Сокращения

В тексте настоящих Рекомендаций используются следующие термины, определения и сокращения.

### 3.1 Термины и определения

- 1) Самооценка – всесторонний и систематический анализ деятельности организации в сравнении с принятой моделью работы организации, являющейся образцом, примером для остальных.
- 2) Руководители – работники, осуществляющие координацию и обеспечение баланса интересов персонала организации, включая высшее руководство, всех других руководителей, а также лиц, которые занимают позиции лидеров в группах, и лиц, взявших на себя роль лидеров в осуществлении определенных видов деятельности.

### 3.2 Сокращения

- 1) **ГУР** – Главное управление РС.
- 2) **ЕФУК** – Европейский фонд управления качеством.
- 3) **ИМО** – Международная морская организация.
- 4) **МКУБ** – Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.

- 5) **РС** – Федеральное государственное учреждение «Российский морской регистр судоходства».
- 6) **СОЛАС-74** – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.
- 7) **СУБ** – система управления безопасностью судоходной компании.

## **4 Самооценка в системах менеджмента качества**

### **4.1 Самооценка. Общие понятия**

4.1.1 Относительно высокая аварийность, наблюдаемая на морском флоте, увеличение числа аварийных случаев / происшествий на море из-за ненадлежащей организации службы на судне и/или в судоходной компании, тяжелые последствия от произошедших аварий для человека и окружающей среды, многообразие форм собственности и управления морскими судами, увеличивающееся влияние человеческого фактора на безопасность мореплавания, – все это потребовало от международной морской общественности принятия мер, направленных на повышение безопасности судоходства с учетом сложившейся ситуации.

4.1.2 Возникла необходимость создания модели (стандарта) по управлению безопасностью судоходной компании для того, чтобы определить приемлемые требования в отношении компаний, эксплуатирующих морские суда, а затем помочь им организовать свою деятельность по единому стандарту менеджмента безопасности («safety»).

4.1.3 За основу такой модели был взят Международный Кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый резолюцией ИМО А.741(18) в 1993 году и введенный в 1994 году в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) посредством главы IX – «Управление безопасной эксплуатацией судов». Кодекс вступил в силу с 1 июля 1998 года для ряда категорий морских судов и с 1 июля 2002 года для всех грузовых судов валовой вместимостью 500 и более. Резолюциями MSC.104(73) и MSC.273(85) в его текст был внесен ряд поправок.

4.1.4 МКУБ определил минимально необходимые требования к ответственности компании, формированию ее политики в области безопасности и предотвращения загрязнения окружающей среды, целям компании, а также ее СУБ. В МКУБ, в частности, определены задачи компании по обеспечению безопасной практики и организации защиты от всех выявленных рисков при эксплуатации судов.

4.1.5 Учитывая, что нет двух одинаковых судоходных компаний и принимая во внимание то, что МКУБ явился, по существу, лишь первой попыткой формализовать процесс безопасной эксплуатации морских судов, МКУБ ограничился достаточно общими принципами и категориями, предоставив судоходным компаниям строить модель своей компании самостоятельно, определив те цели и задачи, которые должны быть решены в процессе функционирования их СУБ.

4.1.6 За прошедшее время с момента принятия новой главы IX СОЛАС-74 у судоходных компаний накопился определенный опыт в разработке и проведении в жизнь идей МКУБ. Появились реальные различия между судоходными компаниями, добросовестно обеспечивающими выполнение требований МКУБ, и компаниями, подходящими к выполнению своих обязательств по МКУБ достаточно формально. Это привело к тому, что назрела необходимость в создании критериев, по которым можно было бы оценивать эффективность СУБ судоходной компании количественно. Такие критерии должны были быть объективными и понятны производственникам.

4.1.7 Разработка и внедрение системы управления безопасностью не может являться самоцелью или способом получения конвенционных документов на компанию и судно. СУБ должна быть инструментом для достижения целей, установленных самой судоходной компанией, так как МКУБ определяет лишь общие принципы, но не дает рекомендаций по реализации требований МКУБ в судоходной компании. Каждая судоходная компания должна строить свою СУБ с учетом именно своей специфики, определять процедуры и способы реализации требований МКУБ.

4.1.8 Следует также отметить, что рассмотрение процедур по оценке эффективности в различных судоходных компаниях показывает, что зачастую и в береговых подразделениях, и на судах анализ состояния СУБ производится формально, что не только вводит руководство судоходной компании в определенное заблуждение относительно функционирования ее СУБ, но также затрудняет принятие эффективных управляющих решений по совершенствованию СУБ самой компании.

4.1.9 Основная идея МКУБ состояла в том, чтобы система управления безопасностью компании была мобильной и саморазвивающейся. Этого можно достичь путем анализа докладов о несоответствиях, поступающих в процессе эксплуатации судов, а также проводимых внутренних обзорах (проверках) СУБ. Успешное функционирование СУБ невозможно без скрупулезных периодических анализов ее состояния на различных этапах ее развития. Только опираясь на результаты такого анализа, можно намечать и осуществлять последующие шаги в улучшении деятельности. Такой всесторонний анализ в мировой практике получил название **самооценки**.

4.1.10 Самооценка для судоходной компании может стать способом сопоставить свою деятельность и ее результаты с моделью работы компании, являющейся образцом, примером для остальных. Такие модели во многих странах нашли отражение в критериях премий по качеству. Наиболее известными являются: премия Деминга в Японии, премия Малкольма Болдриджа в США, Европейская премия по качеству.

4.1.11 Международная практика показала, что проведение самооценки дает организации следующие **преимущества**:

- 1) использование при оценке своей деятельности и ее результатов единого набора критериев, который нашел широкое применение во многих странах;
- 2) систематический подход к совершенствованию деятельности;
- 3) получение объективных оценок, основанных на фактах, а не на личном восприятии отдельных работников или руководителей;
- 4) согласованное понимание того, что в данной ситуации должна сделать организация в целом, ее отдельные подразделения и каждый работник, исходя из единой концептуальной базы и, прежде всего, на ключевых направлениях;
- 5) обучение персонала применению принципов управления безопасностью;
- 6) внедрение различных инициатив и передовых методов управления безопасностью в повседневную деятельность организации;
- 7) выявление и анализ процессов, в которые можно ввести улучшения;
- 8) определение объема изменений, произошедших с момента проведения предыдущей самооценки;
- 9) возможность распространения передового опыта лучших подразделений организации или других организаций;
- 10) возможность признания достижений и стимулирования подразделений и работников посредством премирования;
- 11) возможность сравнения с лучшими результатами, достигнутыми, как в данной организации, так и в других организациях.

4.1.12 Ниже, в качестве примера в п.п. 4.2 – 4.4 рассматривается организация проведения самооценки на основе модели Премии Правительства РФ в области качества с учетом опыта, имеющегося в Российском морском регистре судоходства.

## 4.2 Модель и критерии Премии Правительства Российской Федерации в области качества

4.2.1 В основу модели премии заложены принципы всеобщего менеджмента качества (TQM, Total Quality Management), а именно:

- 1) ориентация на потребителя;
- 2) лидерство руководства и последовательность в достижении целей;
- 3) менеджмент на основе понимания процессов и фактов;
- 4) вовлечение персонала;
- 5) непрерывная познавательная деятельность и инновации;

- 6) развитие партнерства;
- 7) взаимодействие с обществом;
- 8) ориентация на результаты.

4.2.2 Модель самой премии приведена на рис. 4.2. Здесь каждый критерий имеет свою выраженную в баллах весомость в общей оценке. Наибольшая суммарная оценка по данной модели в целом составляет 1000 баллов, наибольшие оценки в баллах по каждому критерию показаны на том же рисунке.

4.2.3 Модель Премии РФ в области качества включает в себя две группы критериев:

- 1) первая характеризует, как организация добивается результатов, что делается для этого («возможности»);
- 2) вторая характеризует, что достигнуто («результаты»).

**Обучение и нововведения**

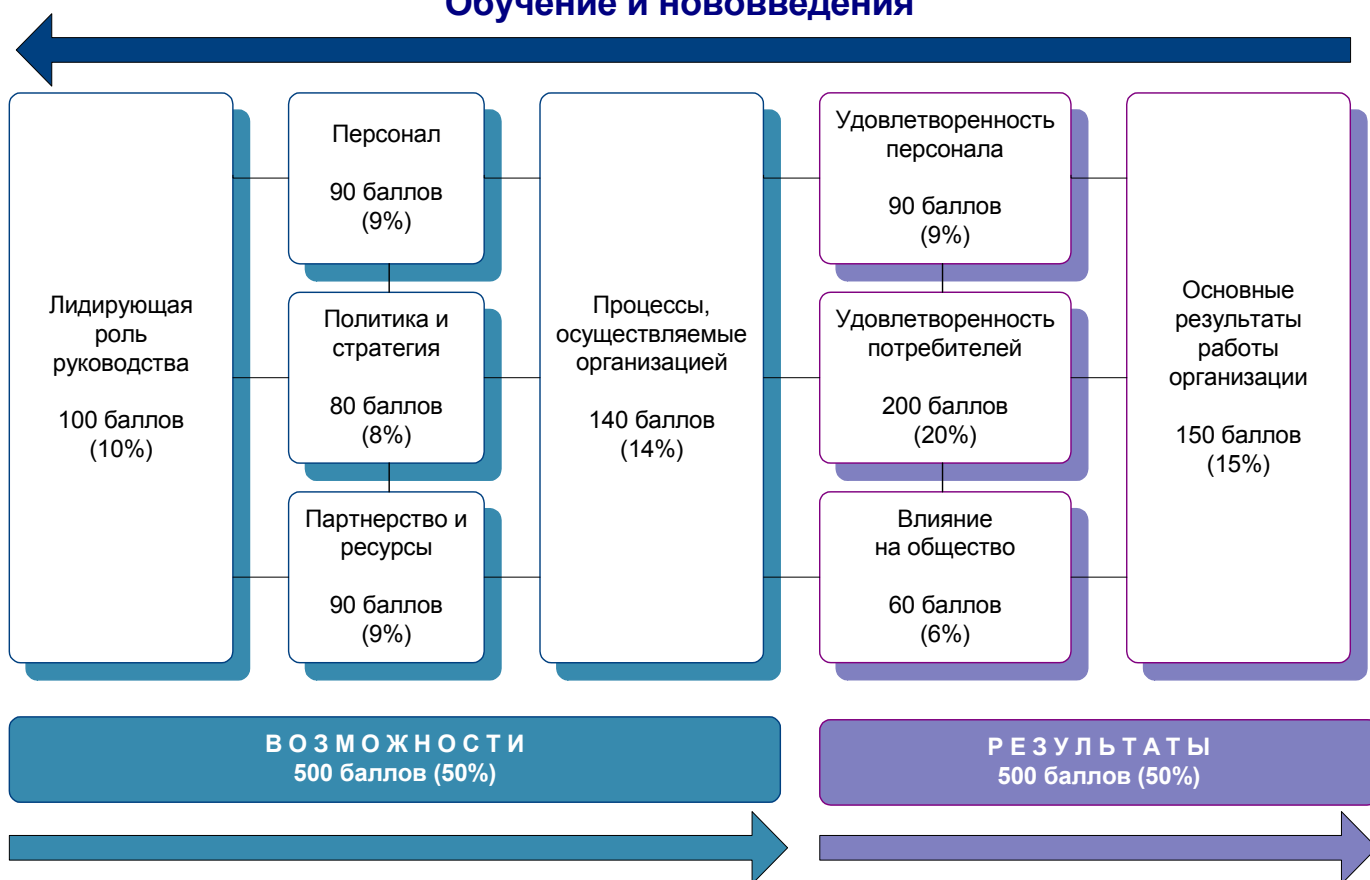


Рис. 4.2. Модель Премии РФ в области качества

4.2.4 Первая группа включает следующие критерии:

- 1) лидирующую роль руководства (критерий 1);
- 2) политику и стратегию организации в области качества (критерий 2);
- 3) персонал (критерий 3);
- 4) партнерство и ресурсы (критерий 4);
- 5) процессы, осуществляемые организацией (критерий 5).

4.2.5 Вторая группа состоит из следующих критериев:

- 1) удовлетворенности потребителей качеством продукции (услуг) (критерий **6**);
- 2) удовлетворенности персонала (критерий **7**);
- 3) влияния организации на общество (критерий **8**);
- 4) результатов работы организации (критерий **9**).

Более подробно об этих критериях можно прочесть в документе «Рекомендации: самооценка деятельности организации на соответствие критериям премий Правительства Российской Федерации в области качества», а также на сайте Европейского фонда управления качеством (ЕФУК, на английском языке – [EFQM](#)).

### 4.3 Организация процесса самооценки

4.3.1 Организация, приступающая к самооценке, выбирает такую схему ее проведения, которая будет наилучшим образом соответствовать ее потребностям, структуре и опыту. Следует учитывать, что модель Премии Правительства Российской Федерации в области качества, вообще говоря, применима ко всей организации в целом. Однако самооценка может проводиться для какого-либо отдельного подразделения или отделения организации или осуществляемого ею процесса.

4.3.2 Схема, описанная ниже, отражает основные, наиболее типичные этапы проведения самооценки.

4.4.3 Типичный процесс самооценки состоит из следующих этапов:

- 1) руководители организации принимают решение о проведении самооценки;
- 2) назначается руководитель проекта, который должен возглавить работу по самооценке, включая составление отчета, то есть обобщение всей собранной информации и представление отчета о самооценке в готовом (окончательном) виде;
- 3) назначаются руководители подразделений (процессов / подпроцессов) организации, ответственные за проведение самооценки по одному или нескольким конкретным критериям;
- 4) руководители подразделений могут назначить конкретных работников для участия в работе группы по составлению отчета;
- 5) руководитель проекта совместно с руководством организации назначает членов экспертной группы (экспертами могут быть назначены те же работники, которые затем войдут в состав группы по составлению отчета);
- 6) Члены группы по составлению отчета и группа экспертов или изучают методы самооценки самостоятельно, например, с помощью настоящих Рекомендаций, или проходят обучение под руководством специалистов, уже имеющих соответствующую подготовку.
- 7) члены группы по составлению отчета собирают данные и формируют конкретные разделы отчета по закрепленным за каждым из них критериям или их составляющим;
- 8) руководитель проекта готовит сводный отчет.;
- 9) составители представляют сводный отчет руководителю организации;
- 10) руководитель организации рассматривает, корректирует и утверждает отчет как документ, дающий более или менее объективное представление о состоянии дел в возглавляемой им организации;
- 11) копии утвержденного отчета направляются членам экспертной группы по оценке;
- 12) каждый эксперт определяет по сводному отчету, по всем критериям сильные стороны организации, а также области, где возможны улучшения в деятельности организации, после чего выставляет суммарную оценку в баллах;
- 13) экспертная группа под руководством главного эксперта по оценке обсуждает результаты, приходит к консенсусу и составляет экспертное заключение, включая рекомендации о целесообразности участия организации в конкурсе на соискание премии, уточняя их с руководителем проекта и руководителем организации;
- 14) экспертная группа представляет свое заключение руководству организации;

- 15) руководство организации определяет приоритеты для областей деятельности, где возможны улучшения, а также принимает решение об участии в конкурсе на соискание премии (если определение целесообразности участия в конкурсе входило в цели проведения самооценки);
- 16) руководство организации определяет ответственных за разработку и проведение необходимых мероприятий, и формирование плана этих мероприятий (в том числе относительно участия в конкурсе, если принято такое решение);
- 17) руководители организации осуществляют регулярный контроль выполнения плана мероприятий в период между самооценками, которые, строго говоря, должны проводиться ежегодно – в целях обеспечения непрерывного совершенствования деятельности организации.

При последующих самооценках допустимо вместо написания каждый раз нового отчета отражать изменения, произошедшие за год, после чего вновь проводить экспертную оценку.

#### **4.4 Планирование совершенствования деятельности организации на основе самооценки**

4.4.1 Основной целью внедрения в деятельность организации самооценки является улучшение ее работы. Следует понимать, что сам по себе процесс проведения самооценки еще не обеспечивает совершенствования деятельности организации, он обеспечивает лишь «моментальный снимок» состояния дел и предоставляет информацию о сильных сторонах деятельности организации и об областях, где возможны улучшения, а также позволяет дать ей численную оценку (в баллах). Если результаты самооценки не будут использоваться для разработки и проведения соответствующих мероприятий, она не даст эффекта.

4.4.2 Как показывает опыт, в том числе международный, большинство организаций, проводящих самооценку, выявляют более сотни областей своей деятельности, где возможны улучшения, начиная с вопросов, требующих стратегических решений, и заканчивая конкретными вопросами, которые могут быть решены в оперативном порядке.

4.4.3 Более того, организации могут просто не иметь ресурсов для того, чтобы провести отдельные мероприятия. А некоторые направления совершенствования могут оказаться вообще неподходящими для организации с учетом их сферы деятельности.

4.4.4 Следует понимать, что для любой организации, которая озабочена качеством своей продукции / услуг, низкая оценка по критерию «удовлетворенность потребителей» по сравнению с оценками по другим критериям достаточно явно указывает приоритетное направление для улучшения ее деятельности.

4.4.5 Первым этапом процесса использования результатов самооценки является определение тех «нескольких жизненно важных» областей, которые необходимо улучшить в первую очередь.

4.4.6 Опыт показывает, что наибольший шанс для претворения в жизнь будут иметь те мероприятия (с учетом определения их приоритетности), которые будут включены в производственные планы организации или в традиционно разрабатываемые планы мероприятий по качеству, программы качества, например, в ежегодные планы работы организации.

4.4.7 Такая практика, как правило, уже существует в ряде организаций, особенно тех, которые «прочно стоят на ногах» и работают на рынке не один год, и именно ее следует придерживаться при реализации и контроле выполнения плана мероприятий по совершенствованию. Создавать отдельный (параллельный) процесс для их проведения, как правило, нецелесообразно.

4.4.8 Рекомендуется также, чтобы организация, приступающая к самооценке, обеспечила соответствующее обучение персонала, участвующего в планировании ее деятельности, в объеме, необходимом как минимум для понимания процесса самооценки. Организация будет иметь тем большие шансы на успех, чем лучше работники, вовлеченные в процесс планирования и/или самооценки, будут понимать причины проведения этой работы, ее суть, смысл и целесообразность.

#### **4.5 Роль самооценки деятельности судоходной компании**

4.5.1 Совершенно очевидно, что успешное функционирование СУБ невозможно без скрупулезных периодических анализов ее состояния на различных этапах ее развития. Отметим, что данные мероприятия предписаны п. 12.2 МКУБ.

С другой стороны, управление невозможно без измерения (оценки) параметров управляемого процесса. В свою очередь, измерение предполагает наличие некоего эталона, а также способа сравнения измеряемой величины с этим эталоном.

Для обеспечения возможности получения судоходными компаниями численной оценки качества управления безопасностью по заказу РС специалистами ГМА имени адмирала С.О. Макарова была разработана модель совершенства СУБ, основанная на принципах Международного кодекса по управлению безопасностью. Способ ее применения – самооценка СУБ в судоходной компании, таким образом, является способом сопоставить свою деятельность с эталонной моделью совершенства СУБ, определить уровень совершенства своей СУБ на данном этапе и в данный момент времени. А при необходимости – применить надлежащие управляющие воздействия, направленные на повышение эффективности своей СУБ, а также повышение безопасности эксплуатируемых судов.

4.5.2 Соответственно, проведение самооценки СУБ в судоходной компании по методике, будет более подробно рассмотрена в Разделе 5, имеет следующие преимущества:

- 1) позволит произвести «моментальный снимок» состояния СУБ компании на данном этапе;
- 2) позволит использовать единый комплекс критериев при оценке эффективности СУБ Компании;
- 3) позволит реализовать систематический подход к совершенствованию СУБ Компании;
- 4) позволит получить объективные оценки, основанные на фактах, а не на личном восприятии руководителей;
- 5) будет способствовать пониманию того, что в данной ситуации должна сделать компания, ее подразделения и суда в ключевых областях СУБ;
- 6) позволит отслеживать изменения в состоянии СУБ компании с момента проведения предыдущей самооценки;
- 7) позволит проводить более подробные обзоры СУБ на судах и в подразделениях компании в соответствии с разделом 12 МКУБ «Проверки, обзор и оценка, осуществляемые компанией».

4.5.3 Основными целями предлагаемой методики являются:

- 1) предоставить судоходной компании методологию расчета количественной оценки собственной СУБ;
- 2) служить судоходной компании средством (инструментом) для отслеживания во времени эффективности собственной СУБ через установленные Компанией промежутки времени, а также (либо) в сравнении с другими судоходными компаниями;
- 3) предоставить возможность сравнения судоходной компании эффективности собственной СУБ с единым образом установленными уровнями совершенства СУБ;
- 4) дать судоходной компании возможность принять обоснованное решение относительно целесообразности обращения в ГУР на предмет получения права использования Знака соответствия СУБ.

## 5 Методика самооценки эффективности СУБ судоходных компаний

### 5.1 Модель совершенства СУБ судоходной компании

5.1.1 Как уже отмечалось, процесс самооценки, в том числе определения численного значения эффективности СУБ судоходной компании невозможен без применения модели, которая бы использовала единые критерии и стандарты. Чтобы не перестраивать более или менее налаженную работу судоходных компаний, такие стандарты были разработаны на основе требований МКУБ. Такая модель, авторами она была названа «моделью совершенства СУБ судоходной компании», приведена на рис. 5.1.

При ее разработке были учтены рекомендации Европейского фонда управления качеством, а также модель, указанная в Премии Правительства Российской Федерации в области качества. Такое решение представляется вполне обоснованным, поскольку при формулировании требований МКУБ в 1993 году также были использованы стандарты качества ИСО 9000, широко применявшиеся в мировой практике того времени, а ныне действующая редакция этой серии стандартов однозначно предписывает производителю продукции / услуг измерять свои производственные процессы.

5.1.2 Система управления безопасностью судоходной компании должна охватывать весь спектр деятельности компании в области безопасности. Поэтому в качестве модели совершенства было использовано словесное описание состояния, а также степени, в которой решены задачи из ключевых областей и соответствующие им численные коэффициенты (факторы).

При разработке словесного (вербального) описания факторов специалистами ГМА имени адмирала С.О. Макарова были использованы статистические данные Службы организации освидетельствований систем управления безопасностью и охраны ГУР, информация по контролю судов Парижского меморандума, а также результаты проведенной в экспериментальном порядке добровольной оценки СУБ ряда судоходных компаний на уровень зрелости их СУБ.

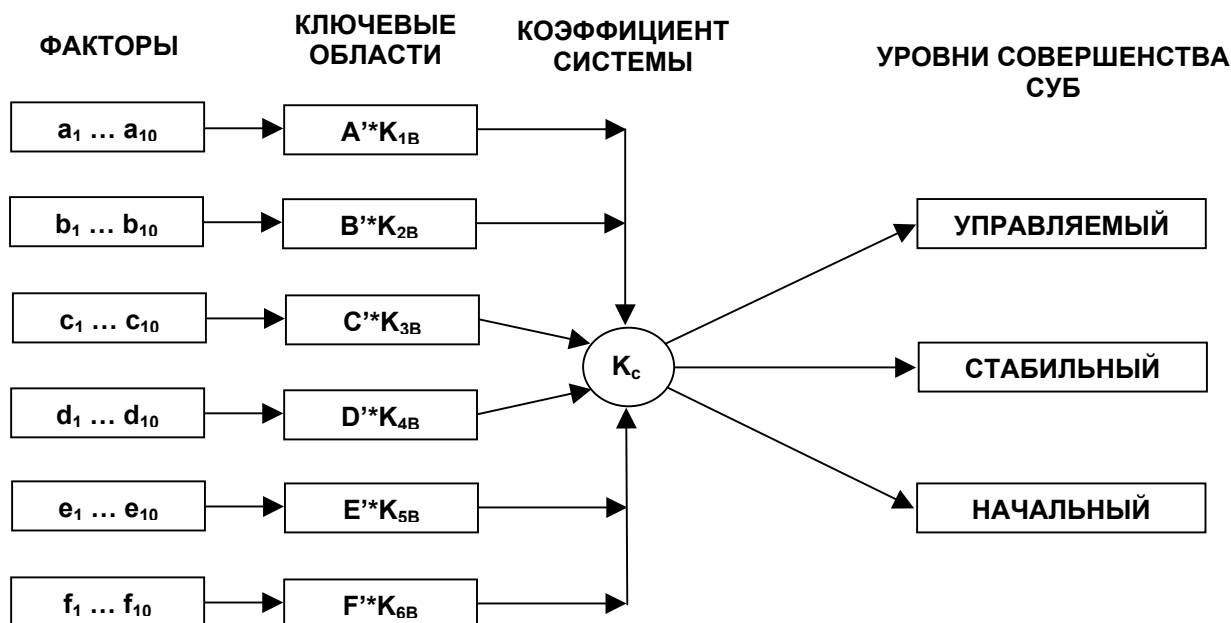


Рис. 5.1. Модель совершенства СУБ судоходной компании

5.1.3 Для предлагаемой модели совершенства СУБ чрезвычайно важным аспектом является определение численных значений критериев **A, B, C, D, E, F**, характеризующих, в свою очередь, ключевые области и соответствующих следующим разделам МКУБ:

- 1) **критерий A** – Политика и ответственность Компании - разделы 1, 2, 3 МКУБ;
- 2) **критерий B** – Персонал и ресурсы – разделы 4, 5, 6 МКУБ;
- 3) **критерий C** – Безопасность ключевых операций – раздел 7 МКУБ;
- 4) **критерий D** – Готовность к аварийным ситуациям – раздел 8 МКУБ;
- 5) **критерий E** – Техническое обслуживание – разделы 9, 10 МКУБ;
- 6) **критерий F** – Документация и анализ эффективности СУБ компании – разделы 11, 12, 13 МКУБ.

5.1.4 По каждой ключевой области формируется массив численных значений оценок, так называемых «факторов», подобластей имеющих существенное значение для данной ключевой области, например, для критерия **A** это будут факторы:  $a_1, \dots, a_{10}$ .

Соответственно, исполнителю, занимающемуся оценкой совершенства СУБ судоходной компании, необходимо определить величину фактора, от 1 до 10 баллов. Численная характеристика ключевой области, например, **A'**, будет определяться как сумма численных значений факторов, ее составляющих:

$$A' = \sum_{i=1}^{10} a_i$$

5.1.5 Каждая ключевая область в зависимости от её влияния на безопасность эксплуатации судов характеризуется своим весовым коэффициентом  $K_{iB}$ ,  $i= 1, 2 \dots 6$ , способ определения которого описан ниже (см. п. 5.3). Эти величины учтены в программе по оценке уровня совершенства СУБ судоходной компании, инструкция по работе с которой приводится в приложении **A**.

5.1.6 Эксперты, проводящие оценку совершенства СУБ судоходной компании, оценивают численное значение каждого фактора, используя приведенные в приложении **B** настоящего документа словесные описания факторов с рекомендациями по их оценке. Расчет численной характеристики ключевой области осуществляется по следующей формуле:

$$A = A' * K_{iB}$$

5.1.7 Сумма величин критериев  $A+B+C+D+E+F$  определяет численное значение средневзвешенного коэффициента, названного авторами коэффициентом системы  $K_c$ , по которому, собственно, и определяется уровень совершенства СУБ судоходной компании. В зависимости от процентного соотношения коэффициента совершенства СУБ компании и максимально возможного численного его значения моделью совершенства предусматриваются:

- |    |                                      |                                       |
|----|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 1) | начальный уровень совершенства СУБ   | $K_c \leq 60\% \max K_c$ ;            |
| 2) | стабильный уровень совершенства СУБ  | $60\% < K_c \leq 80\% \max K_c$ ;     |
| 3) | управляемый уровень совершенства СУБ | $K_c > \text{более } 80\% \max K_c$ . |

5.1.8 В программе уровень совершенства СУБ (коэффициент  $K_c$ ) с помощью нормирующего множителя пересчитывается по десятибалльной шкале.

## 5.2 Оценка факторов, составляющих ключевые области

5.2.1 Для качественной оценки совершенства СУБ наиболее важным является определение численных значений факторов, характеризующих состояние той или иной ключевой области в деятельности судоходной компании. От квалификации и объективности экспертов, оценивающих отдельные факторы, зависит насколько правильно и эффективно будут определены сильные стороны судоходной компании, области, где возможны улучшения, и, самое главное, необходимые корректирующие и/или предупреждающие действия по результатам выполненной самооценки.

5.2.2 Строго говоря, словесная характеристика фактора / ключевой области включает в себя лишь его / ее общие черты и описание.

Определяя же баллы по конкретному фактору / ключевой области, для начала можно руководствоваться следующими соображениями. Прежде всего, проводящее оценку лицо должно представлять себе объем возможностей судоходной компании по рассматриваемому фактору / ключевой области. Оно же должно представлять себе и величину ее достижений в этом направлении. Оценка в баллах можно ставить тем выше, чем полнее компания реализовала свои возможности по рассматриваемому фактору / ключевой области.

Кроме того, за рассматриваемый период, например, год, на судах компании, как правило, имели место различного рода инциденты. Это могли быть, в частности:

- аварии, аварийные случаи и/или происшествия;
- несчастные случаи с пассажирами и/или членами экипажа;
- опасные случаи / происшествия;
- задержания судов портовыми властями либо их проверки с выявленными случаями несоблюдения установленных (конвенционных) требований;
- освидетельствования судов классификационными обществами с выявленными требованиями / рекомендациями / несоответствиями и т.п.

В соответствии с п. 9.1 МКУБ сообщения о подобных случаях несоблюдения требований, авариях и опасных происшествиях должны поступать в береговые подразделения компании для расследования и анализа «с целью совершенствования безопасности и предупреждения загрязнения». Более того, как показывает опыт, сведения о подобного рода происшествиях, обычно, включаются в отчеты об анализе СУБ, оформляемых судоходными компаниями.

Понятно, что оценка по рассматриваемому фактору / ключевой области не может быть максимальной, если результаты расследования указывают, что именно они явились причиной возникновения того или иного инцидента на судне.

### 5.3 Определение весовых коэффициентов ключевых областей

5.3.1 После определения численного значения коэффициента ключевой области, в данном разделе **A'**, устанавливается весовой коэффициент для данной ключевой области  $K_{1в}$ . Для целей самооценки совершенства СУБ  $K_{1в}$  был определен в зависимости от степени влияния ключевой области на безопасную эксплуатацию судов компании и предотвращение загрязнения окружающей среды.

Поскольку определение весового коэффициента экспертом самостоятельно может носить недопустимо субъективный характер, при проведении самооценки СУБ компании было принято решение использовать распределение весового коэффициента, полученное в исследованиях путем опроса капитанов судов и назначенных лиц судоходных компаний. Их просили каждой из ключевых областей дать, по их мнению, наиболее точную оценку из числа приведенных в таблице 5.3.1.

Таблица 5.3.1.

Влияние на фактическую безопасную эксплуатацию	Значение весового коэффициента $K_{1в}$
Оказывает косвенное влияние на безопасность эксплуатации, способствует общему развитию системы управления	0,50
Оказывает прямое влияние на безопасность мореплавания	0,75
Оказывает значительное прямое воздействие на безопасность мореплавания и судна	1,00

5.3.2 Дальнейшая работа заключалась в определении весовых коэффициентов для каждой ключевой области с учетом рекомендаций, приведенных в таблице 5.3.1. Результаты приведены в таблице 5.3.2. Эти результаты были использованы в программе по самооценке СУБ судоходных компаний.

## РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоходных компаний

Издание:2010

Таблица 5.3.2

Политика и ответственность компании	0,8
Ресурсы и персонал	0,75
Безопасность ключевых операций	0,8
Готовность к аварийным ситуациям	0,75
Техническое обслуживание	0,6
Документация и анализ эффективности СУБ компании	0,5

### 5.4 Определение уровня совершенства СУБ судоходной компании

5.4.1 Уровень совершенства СУБ определяется в зависимости от численного значения коэффициента системы  $K_c$ . Его расчет и определение уровня совершенства СУБ судоходной компании сводится в таблицу 5.4.1, куда вносится информация (численные значения факторов и весовых коэффициентов).

5.4.2 После заполнения экспертом всех столбцов по каждой ключевой области (это делается на листе программы с названием «Расчет») рассчитывается коэффициент системы управления безопасностью компании  $K_c$  как сумма

$$K_c = \sum_{i=1}^6 A_i * K_{iB}$$

где: при  $i=1$   $A_i=A'$ ,  
при  $i=2$   $A_i=B'$ , и т.д.

5.4.3 Уровень совершенства СУБ судоходной компании зависит от процентного соотношения коэффициента системы компании и максимально возможного численного значения коэффициента системы, предусмотренного моделью совершенства:

- 1) начальный уровень совершенства СУБ,  $K_c \leq 360$  (60% max  $K_c$ );
  - 2) стабильный уровень совершенства СУБ, (60%)  $360 < K_c \leq 480$  (80 % max  $K_c$ );
  - 3) управляемый уровень совершенства СУБ,  $K_c > 480$  (более 80% max  $K_c$ ),
- где: max  $K_c = 600$ , так как число факторов равно 60, при весовом коэффициенте каждой области  $K_{iB} = 1$ .

Таблица 5.4.1.

<b>a<sub>1</sub></b>		<b>b<sub>1</sub></b>		<b>c<sub>1</sub></b>		<b>d<sub>1</sub></b>		<b>e<sub>1</sub></b>		<b>f<sub>1</sub></b>	
<b>a<sub>2</sub></b>		<b>b<sub>2</sub></b>		<b>c<sub>2</sub></b>		<b>d<sub>2</sub></b>		<b>e<sub>2</sub></b>		<b>f<sub>2</sub></b>	
<b>a<sub>3</sub></b>		<b>b<sub>3</sub></b>		<b>c<sub>3</sub></b>		<b>d<sub>3</sub></b>		<b>e<sub>3</sub></b>		<b>f<sub>3</sub></b>	
<b>a<sub>4</sub></b>		<b>b<sub>4</sub></b>		<b>c<sub>4</sub></b>		<b>d<sub>4</sub></b>		<b>e<sub>4</sub></b>		<b>f<sub>4</sub></b>	
<b>a<sub>5</sub></b>		<b>b<sub>5</sub></b>		<b>c<sub>5</sub></b>		<b>d<sub>5</sub></b>		<b>e<sub>5</sub></b>		<b>f<sub>5</sub></b>	
<b>a<sub>6</sub></b>		<b>b<sub>6</sub></b>		<b>c<sub>6</sub></b>		<b>d<sub>6</sub></b>		<b>e<sub>6</sub></b>		<b>f<sub>6</sub></b>	
<b>a<sub>7</sub></b>		<b>b<sub>7</sub></b>		<b>c<sub>7</sub></b>		<b>d<sub>7</sub></b>		<b>e<sub>7</sub></b>		<b>f<sub>7</sub></b>	
<b>a<sub>8</sub></b>		<b>b<sub>8</sub></b>		<b>c<sub>8</sub></b>		<b>d<sub>8</sub></b>		<b>e<sub>8</sub></b>		<b>f<sub>8</sub></b>	
<b>a<sub>9</sub></b>		<b>b<sub>9</sub></b>		<b>c<sub>9</sub></b>		<b>d<sub>9</sub></b>		<b>e<sub>9</sub></b>		<b>f<sub>9</sub></b>	
<b>a<sub>10</sub></b>		<b>b<sub>10</sub></b>		<b>c<sub>10</sub></b>		<b>d<sub>10</sub></b>		<b>e<sub>10</sub></b>		<b>f<sub>10</sub></b>	

<b>A'</b>		<b>B'</b>		<b>C'</b>		<b>D'</b>		<b>E'</b>		<b>F'</b>		
<b>K<sub>1B</sub></b>		<b>K<sub>2B</sub></b>		<b>K<sub>3B</sub></b>		<b>K<sub>4B</sub></b>		<b>K<sub>5B</sub></b>		<b>K<sub>6B</sub></b>		
<b>A</b>		<b>B</b>		<b>C</b>		<b>D</b>		<b>E</b>		<b>F</b>		
											<b>K<sub>c</sub></b>	

## 5.5 Последовательность проведения самооценки эффективности СУБ в судоходной компании

5.5.1 Описанное в приложении **A** программное средство может быть использовано в нескольких ситуациях. Прежде всего, на этапе планирования каких-либо мероприятий, направленных на совершенствование СУБ компании, ее специалисты могут оценить, в какой мере эти мероприятия позволят повысить коэффициент системы («интегральную оценку совершенства СУБ»). Далее имеет смысл соотнести объем ресурсов, который необходим для проведения планируемых мероприятий, и принять более или менее обоснованное решение о целесообразности их осуществления и/или стратегии (порядке) их выполнения.

5.5.2 Другой ситуацией, когда данное программное средство будет целесообразно использовать, является ситуация проведения собственно самооценки СУБ как мероприятия, проводимого во исполнение требования, предписанного п. 12.2 МКУБ.

В этом случае самооценку эффективности СУБ судоходной компании рекомендуется проводить в следующей последовательности :

- 1) высшее руководство судоходной компании принимает решение о проведении самооценки;
- 2) назначается руководитель проекта (самооценки). В качестве такого лица лучше всего назначать достаточно подготовленного и авторитетного специалиста судоходной компании, хорошо представляющего себе ее работу и имеющего навыки работы на компьютере. Очень хорошо, если эту работу сможет возглавить первое лицо судоходной компании (президент, директор, генеральный или исполнительный директор). Если СУБ судоходной компании насчитывает 20 человек и более, проект по самооценке, в принципе, может возглавляться одним из его заместителей, например, выполняющим обязанности назначенного лица компании;
- 3) назначаются члены экспертной группы. Членами экспертной группы, которые будут непосредственно заниматься оценкой совершенства СУБ, можно назначить тех специалистов судоходной компании, которые входят в структурную схему системы ее управления безопасностью. Положительный эффект при этом должно дать неформальное участие в экспертной группе финансового директора / главного бухгалтера компании. Дело в том, что аварии судов, несчастные случаи с пассажирами / членами экипажа, задержания судов, о которых шла речь в п. 5.2.2, весьма негативно сказываются на капитализации судоходной компании. Поэтому неформальное участие в проекте подобного специалиста, несомненно, благотворно скажется на результатах данной работы. Немало полезного может также дать включение в экспертную группу капитана(ов), с которым(и) судоходная компания ранее сотрудничала;

\* Предлагаемый здесь порядок действий не должен восприниматься как «строго обязательный». Как показывает опыт, наилучших успехов добиваются те судоходные компании, которые из перечисленных в данном пункте действий на первом этапе внедрения самооценки СУБ выбирают наиболее для себя приемлемые, а затем уточняют действующую процедуру с учетом накопленного опыта. Принимая те или иные управленческие решения важно помнить, что осуществляемый судоходной компанией процесс улучшения СУБ должен быть эффективным и учитывать накапливаемый опыт, как отрицательный, так и положительный на регулярной основе.

- 4) осуществляется обучение методике и принципам самооценки. Это особо необходимо при первом опыте проведения самооценки и/или в случае привлечения к ее проведению новых специалистов компании. Обучение членов экспертной группы можно осуществить в форме семинара, в ходе которого можно обсудить порядок самостоятельной работы специалистов с представляемым программным средством, а также содержание отдельных факторов ключевых областей модели. В частности, каковы возможности, и сколь велики достижения судоходной компании по отдельным ключевым областям и факторам, насколько будет справедливым снизить значения выставляемых оценок по случаям аварий, опасных ситуаций, несчастных случаев или задержаний, если за отчетный период таковые имели место на судах компании и т.п.;
- 5) проводится сбор данных и определение численных значений каждого из факторов, характеризующих ключевые области. С этой целью каждому члену экспертной группы следует самостоятельно ввести те численные значения факторов, которые, по его мнению, наиболее объективно характеризуют каждую ключевую область. Для обеспечения возможности дальнейшей работы по формированию отчета о самооценке СУБ каждому члену экспертной группы было бы неплохо сделать распечатку или с помощью клавиши «**Print Screen**» («Печать с экрана») в заранее оговоренном месте (файле) сохранить слайд хотя бы того листа, который авторами программы был назван «**Расчет**». В этом случае, по крайней мере, будут сохранены значения всех принятых экспертом оценок, а также указана интегральная оценка совершенства СУБ (коэффициент системы). Отметим также, что для уменьшения субъективизма в ходе выполнения этого этапа работы, следует в минимально короткие сроки постараться получить как можно больше оценок совершенства СУБ. С этой же целью в тех судоходных компаниях, экспертная группа которых будет насчитывать 5 человек и более, можно дополнительно рекомендовать проведение «анонимного опроса» членов экспертной группы, когда никак не идентифицированные распечатки будут складываться ими в один общедоступный ящик или ячейку. Анонимный опрос можно организовать также, сохраняя по корпоративной сети в одном файле слайды листов с названием «**Расчет**», заполненных отдельными членами экспертной группы. Оценка уровня совершенства СУБ за текущий год может быть получена путем усреднения (вычисления среднего арифметического) оценок отдельных членов экспертной группы;
- 6) составляется отчет о самооценке и разрабатывается экспертное заключение по отчету;
- 7) определяются конкретные меры и мероприятия, направленные на совершенствование СУБ компании;
- 8) высшим руководством утверждается отчет о самооценке СУБ компании и мероприятия по совершенствованию СУБ, а также принимается решение о целесообразности обращения в ГУР на предмет получения / подтверждения права использования Знака соответствия СУБ;
- 9) контролируется полнота и последовательность выполнения рекомендаций экспертной группы.

5.5.3 Следует заметить, что сама по себе оценка уровня совершенства СУБ за текущий год имеет не слишком большую ценность. Как показывает опыт, самооценка становится эффективным средством улучшения деятельности организации, если она проводится на регулярной основе, например, ежегодно, в течение нескольких лет подряд. В этом случае, сравнение оценок за эти несколько лет позволяет выявить тенденции в деятельности организации, проводящей самооценку.

Отметим также, что определение «разброса» в оценках отдельных членов экспертной группы позволяет оценить их согласованность между собой.

Если разброс оценок велик (например, корень квадратный из среднеквадратичного отклонения оценок по величине близок к их среднему арифметическому), значит «в товарищах согласия нет». Если наоборот, он близок к нулю – это может поставить под сомнение добросовестность работы членов экспертной группы.

5.5.4 Еще одним важным аспектом проведения самооценки уровня совершенства СУБ судоходной компании будет неформальное совместное обсуждение полученных результатов членами экспертной группы во главе с руководителем. Как показывает опыт, такие обсуждения, если они проводятся действительно не формально, позволяют организации выявить свои сильные и слабые стороны, пути совершенствования системы ее управления, а также резервы, позволяющие использовать эти пути.

### 5.6 Программа «Экспертная система: оценка уровня совершенства СУБ судоходной компании»

5.6.1 На базе приведенной методики специалистами ГМА имени адмирала С.О. Макарова был разработан программный продукт «Экспертная система: оценка уровня совершенства СУБ судоходной компании», расположенный на общедоступном сайте РС по адресу: <http://www.rs-head.spb.ru/>.

Инструкция по пользованию этой программой приведена в приложении А.

5.6.2 Отметим, что по мере накопления опыта использования данной программы она будет продолжать совершенствоваться. Поэтому реально работающая программа может незначительно отличаться от той, что описана ниже. Надеемся, в лучшую сторону.

Ваши замечания по ее работе можно направлять по адресу: [025@rs-head.spb.ru](mailto:025@rs-head.spb.ru), для наглядности сопровождая их соответствующими слайдами.

С этой целью на клавиатуре Вашего компьютера достаточно нажать клавишу «PrintScreen» («Печать с экрана»), а затем сохраненный в буфере обмена слайд с тем, что было изображено на экране, вставить, например, в документ Word.

Нам будет легче разобраться в Ваших затруднениях по работе с данной программой, если слайд будет сопровождаться соответствующими комментариями. Получившийся файл можно направлять электронной почтой по указанному выше адресу.

## 6 Проверки. Контроль

6.1 В том случае, когда судоходная компания приняла решение о проведении самооценки своей СУБ на регулярной основе, например, в рамках обычно ежегодно проводимого анализа системы управления безопасностью, этот вид деятельности целесообразно включить в число проверяемых при внутренних проверках.

В ходе внутренних проверок специалистам судоходной компании также имеет смысл оценивать эффективность проведения мероприятий, разработанных по результатам ранее проведенной самооценки СУБ.

6.2 Вопросы относительно проведения судоходной компанией самооценки СУБ должны задаваться сотрудниками РС – экспертами по МКУБ при проведении ежегодных, а также возобновляющих освидетельствований ее береговых подразделений.

## 7 Ресурсы

7.1 Для выполнения положений настоящих Рекомендаций судоходным компаниям целесообразно выделять следующие ресурсы:

- 1) Рабочее время:
  - необходимое для разработки соответствующих внутренних нормативных документов Компании и/или изменений к уже существующим;

- необходимое для проведения собственно самооценки СУБ, оформления ее результатов, разработки и осуществления мероприятий по совершенствованию СУБ;
- 2) квалифицированный персонал;
- 3) материальные ресурсы:
  - печатная бумага;
  - оборудование рабочих мест;
  - компьютеры;
  - программное обеспечение;
  - аппаратное обеспечение;
  - носители информации;
  - множительная техника.

## **8 Отчетные документы**

8.1 По результатам применения положений настоящих Рекомендаций в судоходной компании могут поддерживаться следующие отчетные документы:

- 1) подписанные первым лицом судоходной компании приказы о начале деятельности по самооценке СУБ, а также о создании экспертной группы;
- 2) записи, подтверждающие обучение членов экспертной группы;
- 3) документальная процедура по проведению самооценки СУБ, изданная как самостоятельный документ или как часть документа, регламентирующего порядок проведения, обычно, ежегодной оценки эффективности СУБ компании;
- 4) распечатки / файлы со слайдами листов программы с именем «**Расчет**», заполненных отдельными членами экспертной группы;
- 5) отчеты о результатах проведения самооценки или посвященные самооценке разделы в отчетах о проведении ежегодной оценки эффективности СУБ компании;
- 6) планы мероприятий, направленных на повышение эффективности СУБ компании, с записями (письменными сообщениями), подтверждающими их выполнение.

Перечень таких отчетных документов следует включить в процедуру по проведению самооценки в судоходной компании (см. выше, п/п 3 данного пункта), предусмотрев порядок их хранения и уничтожения.

8.2 В отчете о ежегодном / возобновляющем освидетельствовании по МКУБ береговых подразделений судоходной компании должна фиксироваться дата завершения самооценки ее СУБ, если имеются доказательства, что судоходной компанией она проводилась.

Кроме того, в Акте о результатах освидетельствования по МКУБ береговых подразделений судоходной компании или приложении к нему, при необходимости, могут записываться так называемые «наблюдения, способствующие улучшению деятельности компании» и относящиеся к вопросам проведения самооценки ее СУБ.

## **9 Конфиденциальность**

Настоящие Рекомендации не являются конфиденциальным документом.

## Приложение А

(обязательное)

### Инструкция для пользователя программы «Оценка уровня совершенства СУБ судоходной компании»

#### Порядок работы с программой

А.1 Программа предназначена для расчета оценки уровня совершенства СУБ по десятибалльной шкале, а также определения принадлежности текущего уровня к одному из множеств «начальный», «стабильный» или «управляемый» уровень.

А.2 Основная задача пользователя состоит в том, чтобы оценить значения каждого из факторов, составляющих ключевые области. На основании оценок эксперта программа рассчитывает уровень совершенства СУБ.

Кроме того, на закладке «Расчет» (см. слайд на следующей странице) программное средство выводит дату, когда оно использовалось, а также 2 поля объемом 50 и 144 символа, куда пользователь может ввести название использовавшей программное средство судоходной компании, а также фамилию(и) лица, принимавшего(их) участие в ее использовании.

А.3 Структура форм для ввода исходных данных задается в виде таблицы (см. таблицу А.3), в которую для каждой из ключевых областей следует ввести значения соответствующих факторов (по десятибалльной шкале). Всего ключевых областей 6 – **А**, **В**, **С**, **Д**, **Е** и **Ф**. Наименования областей представлены в таблице А.3. Наименования факторов составные – содержат букву, определяющую соответствующую ключевую область и цифру – порядковый номер фактора в этой области. Например, в нижеуказанной таблице значение фактора **b8** равно 1. Это значит, что в ключевой области **В** «Ресурсы и персонал» значение фактора «Установленные процедуры по подготовке берегового и судового персонала по СУБ обеспечивают знание и выполнение имеющихся процедур» оценено экспертом в 1 балл по десятибалльной шкале.

Таблица А.3.

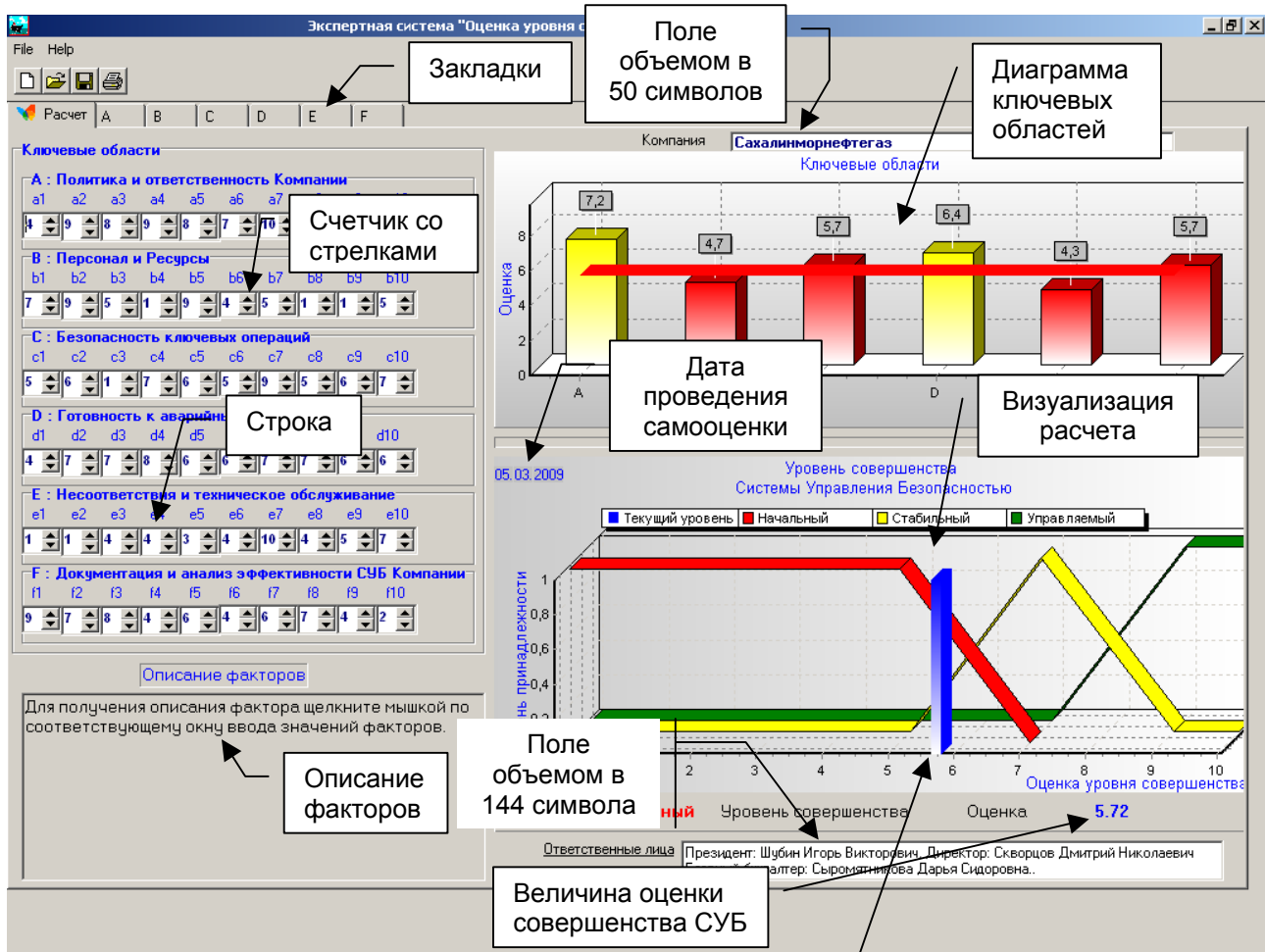
Ключевые области									
<b>А: Ответственность и политика компании</b>									
<b>a<sub>1</sub></b>	<b>a<sub>2</sub></b>	<b>a<sub>3</sub></b>	<b>a<sub>4</sub></b>	<b>a<sub>5</sub></b>	<b>a<sub>6</sub></b>	<b>a<sub>7</sub></b>	<b>a<sub>8</sub></b>	<b>a<sub>9</sub></b>	<b>a<sub>10</sub></b>
4	9	8	9	8	7	10	10	6	1
<b>В: Персонал и ресурсы</b>									
<b>b<sub>1</sub></b>	<b>b<sub>2</sub></b>	<b>b<sub>3</sub></b>	<b>b<sub>4</sub></b>	<b>b<sub>5</sub></b>	<b>b<sub>6</sub></b>	<b>b<sub>7</sub></b>	<b>b<sub>8</sub></b>	<b>b<sub>9</sub></b>	<b>b<sub>10</sub></b>
7	9	5	1	9	4	5	1	1	5
<b>С: Безопасность ключевых операций</b>									
<b>c<sub>1</sub></b>	<b>c<sub>2</sub></b>	<b>c<sub>3</sub></b>	<b>c<sub>4</sub></b>	<b>c<sub>5</sub></b>	<b>c<sub>6</sub></b>	<b>c<sub>7</sub></b>	<b>c<sub>8</sub></b>	<b>c<sub>9</sub></b>	<b>c<sub>10</sub></b>
5	6	1	7	6	5	9	5	6	7
<b>Д: Готовность к аварийным ситуациям</b>									
<b>d<sub>1</sub></b>	<b>d<sub>2</sub></b>	<b>d<sub>3</sub></b>	<b>d<sub>4</sub></b>	<b>d<sub>5</sub></b>	<b>d<sub>6</sub></b>	<b>d<sub>7</sub></b>	<b>d<sub>8</sub></b>	<b>d<sub>9</sub></b>	<b>d<sub>10</sub></b>
4	7	7	8	6	6	7	7	6	6
<b>Е: несоответствия и техническое обслуживание</b>									
<b>e<sub>1</sub></b>	<b>e<sub>2</sub></b>	<b>e<sub>3</sub></b>	<b>e<sub>4</sub></b>	<b>e<sub>5</sub></b>	<b>e<sub>6</sub></b>	<b>e<sub>7</sub></b>	<b>e<sub>8</sub></b>	<b>e<sub>9</sub></b>	<b>e<sub>10</sub></b>
1	1	4	4	3	4	10	4	5	7
<b>Ф: Документация компании</b>									
<b>f<sub>1</sub></b>	<b>f<sub>2</sub></b>	<b>f<sub>3</sub></b>	<b>f<sub>4</sub></b>	<b>f<sub>5</sub></b>	<b>f<sub>6</sub></b>	<b>f<sub>7</sub></b>	<b>f<sub>8</sub></b>	<b>f<sub>9</sub></b>	<b>f<sub>10</sub></b>
9	7	8	4	6	4	6	7	4	2

## РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоводных компаний

Издание:2010

А.4 Программная оболочка представляет собой стандартный интерфейс Microsoft Windows. Ввод данных осуществляется с помощью мышки. Для того, чтобы задать или изменить значение какого-либо из факторов достаточно щелкнуть мышкой по соответствующей стрелке (вверх – для увеличения или вниз – для уменьшения) счетчика, расположенного слева от строки ввода соответствующего фактора. Если значение фактора нужно изменить на несколько единиц, можно нажать и не отпускать соответствующую стрелку, пока фактор не примет нужное значение.



А.5 Расчет оценки уровня совершенства СУБ осуществляется автоматически в процессе ввода значений факторов. Сразу же в оперативном режиме осуществляется визуализация результатов расчета на диаграмме – показывается вертикальная прямая синего цвета, соответствующая текущему расчетному уровню совершенства и определяется принадлежность текущего уровня к «начальному», «стабильному» или «управляемому», см. на рисунке, внизу, справа.

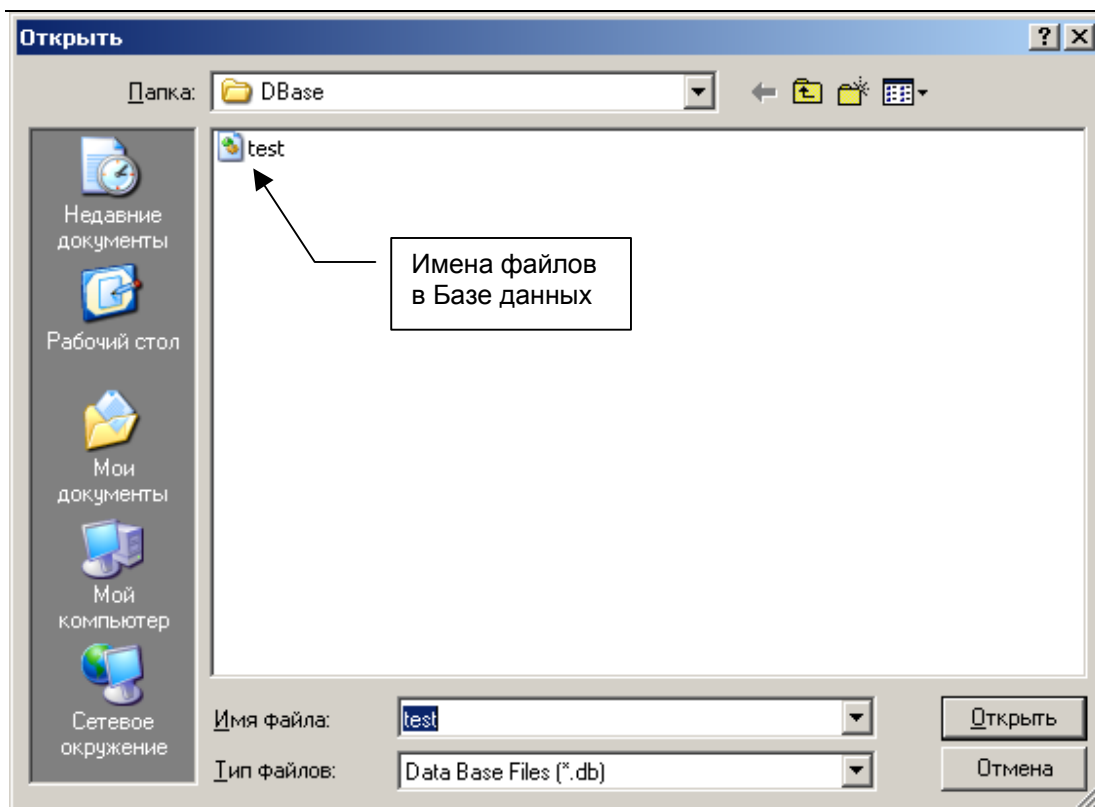
Визуализация ключевых областей и информации об их оценках осуществляется здесь же, справа, сверху.

А.6 Значения факторов для каждого из расчетов хранятся в базе данных. Считывание исходных данных из базы данных осуществляется стандартными средствами Windows. На панели инструментов нажимается кнопка «Открыть» (Open) и появляется следующее диалоговое окно, в котором следует выбрать требуемый файл.

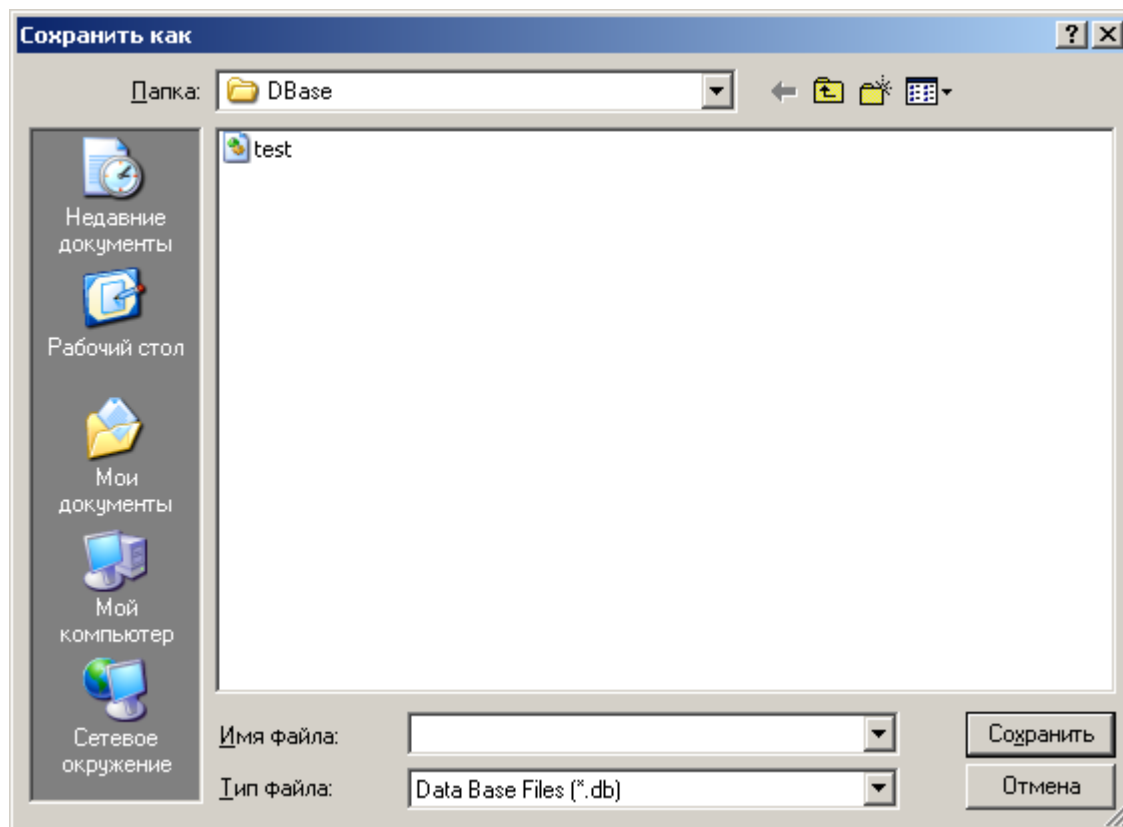
## РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоходных компаний

Издание:2010



А.7 Сохранение результатов расчета осуществляется аналогично. Открывается пункт меню «Документ / Сохранить как» (Document / Save as).

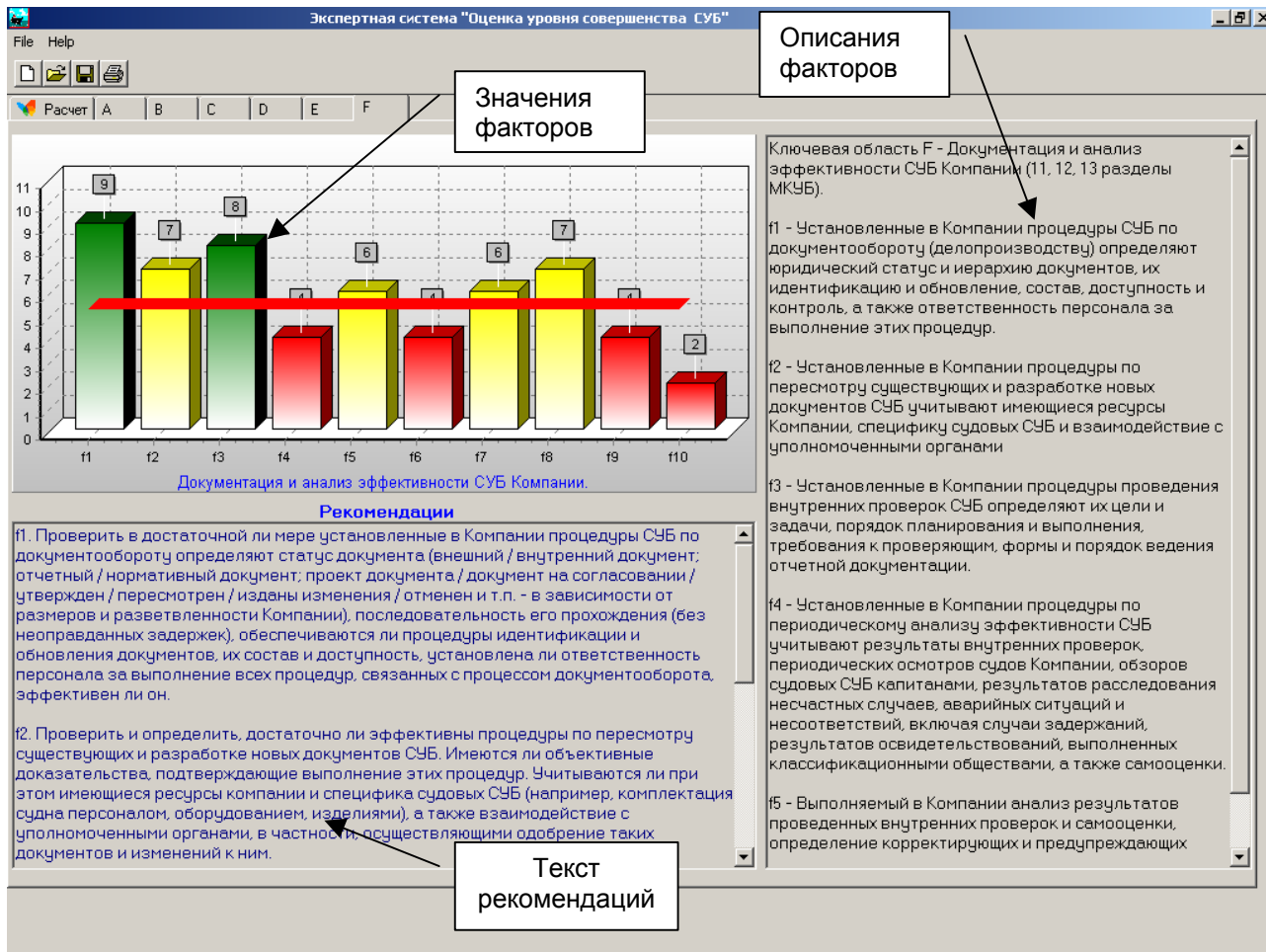


## РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоводных компаний

Издание:2010

А.8 Информация по факторам каждой из областей просматривается аналогично. Ниже приведен лист, содержащий информацию по всем факторам, составляющим ключевую область F «Документация и анализ эффективности СУБ компании». Слева сверху на листе приведена диаграмма, на которой показаны значения факторов, справа от нее – их описания, а под диаграммой – рекомендации по оценке каждого из факторов.



А.9 Пункты меню и панель инструментов организованы в стандарте Microsoft Windows. Рекомендуемое разрешение экрана 1024 x 768.

## **Приложение Б**

(обязательное)

### **Описание факторов ключевых областей и рекомендации по их оценке**

#### **Б.1 Ключевая область А**

##### **Политика и ответственность компании, (разделы 1, 2 ,3 МКУБ).**

###### **Б.1.1 Фактор а1**

**Описание.** Статус судоходной компании, форма собственности и управления компанией, ответственность закреплены юридически и способствуют развитию компании и безопасной эксплуатации судов.

**Рекомендации по оценке.** Проверить наличие всех необходимых документов, определяющих юридическую составляющую деятельности компании и оценить степень их адекватности для ее юридически корректной работы (аккуратное выполнение налогового и трудового законодательства страны пребывания / страны флага, легальность проживания сотрудников в стране пребывания и т.п.), а также для подтверждения ответственности компании за безопасность эксплуатируемых судов.

###### **Б.1.2 Фактор а2**

**Описание.** Определен правовой статус судов компании (флаг) в случае эксплуатации судна не владельцем судна (собственником). Администрация флага имеет полную информацию об этом юридическом или физическом лице. Капитан судна, назначенное лицо и соответствующий персонал знают законодательство флага.

**Рекомендации по оценке.** Проверить корректность подтверждения правового статуса судов компании со стороны Администрации флага, особенно, если судно эксплуатируется не собственником. Проверить также имеет ли Администрация флага надлежащую информацию о компании, эксплуатирующей судно. Не возникает ли недоразумений, когда капитаны судов, а также весь соответствующий судовой и береговой персонал компании применяет на практике положения действующего законодательства Государства флага.

###### **Б.1.3 Фактор а3**

**Описание.** Политика компании в области безопасности и защиты окружающей среды определяет цели компании по управлению безопасностью.

**Рекомендации по оценке.** Оценить насколько реальное, фиксируемое за отчетный период, функционирование СУБ отвечает политике компании в области безопасности и защиты окружающей среды. В частности, отмечались ли за отчетный период на судах компании случаи гибели / травматизма людей на борту, нарушения персоналом компании политики в отношении алкоголя и/или наркотиков, аварии, аварийные случаи / происшествия, опасные случаи / происшествия, случаи контрабанды или порчи груза, случаи загрязнения окружающей среды (см. также рекомендации, относящиеся к фактору f5).

###### **Б.1.4 Фактор а4**

**Описание.** Политика и цели СУБ компании отвечают ее специфике. Определены пути реализации политики и достижения целей СУБ компании.

**Рекомендации по оценке.** Оценить насколько намеченные и документально закрепленные основные направления политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды отражают особенности эксплуатируемых компанией судов и ее возможности (материальные, людские, финансовые и т.п.). В какой мере береговой и судовой персонал не только адекватно воспринимает политику компании но, реализуя ее, не совершает серьезных ошибок.

**Б.1.5 Фактор а5**

**Описание.** Перечень применимых международных и национальных правил, кодексов, руководств и рекомендаций актуализирован в компании. Для каждого судна определена процедура поддержания судовой библиотеки в актуализированном состоянии.

**Рекомендации по оценке.** Определить имеются ли в компании перечни применимых международных и национальных законодательных и инструктивных материалов, которые должны находиться в нормативных библиотеках на ее судах, а также в соответствующих береговых подразделениях. Соответствуют ли они современным требованиям в области безопасности и защиты окружающей среды. Имеются ли такие материалы в наличии, включая изданные к ним изменения, применимые к специфике деятельности компании и эксплуатируемых ею судов. Нет ли необходимости приобрести недостающие материалы или изменения к ним.

**Б.1.6 Фактор а6**

**Описание.** Структура компании отражает ее специфику и обеспечивает эффективное управление безопасностью.

**Рекомендации по оценке.** Проверить соответствие между существующей структурой управления компанией и наблюдаемыми результатами ее деятельности (см. также рекомендации относительно фактора f4). При необходимости разработать и/или уточнить существующие основные направления реализации политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды, возложив ответственность за их осуществление на реально существующие элементы структуры компании, либо уточнить / оптимизировать структуру самой компании.

**Б.1.7 Фактор а7**

**Описание.** Объем полномочий и ответственность берегового и судового персонала учитывают специфику компании.

**Рекомендации по оценке.** Проверить соответствие между полномочиями, ответственностью, а также возможностями (способностями) персонала Компании и теми задачами, которые ему приходится решать. Выявленные разночтения лучше устранить.

**Б.1.8 Фактор а8**

**Описание.** Методика определения рисков при эксплуатации судов компании имеется и применяется.

**Рекомендации по оценке.** Проверить, определила ли компания, какие риски могут возникать при эксплуатации ее судов. Оценены ли вероятности возникновения этих рисков, для начала хотя бы вербально (например, "весьма вероятно", "вероятно", "маловероятно" и т.п.). Построены ли сценарии возможного развития опасных ситуаций. Оценены ли их возможные последствия (можно тоже вербально – "весьма серьезные" "серьезные", "несущественные" и т.п.). Учтены ли результаты такого анализа в существующих процедурах и инструкциях по безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения. При необходимости, а в случаях появления сообщений об ошибках экипажа, особенно, если они привели к аварии, аварийному / несчастному случаю или хотя бы даже к опасной ситуации – в обязательном порядке, провести выявление рисков и их анализ дополнительно. Возможно, по результатам такого анализа потребуется уточнение существующих процедур или разработка новых. Последнее лучше проводить с учетом рекомендаций, относящихся к фактору f2.

**Б.1.9 Фактор а9**

**Описание.** Руководство компании личным примером способствует формированию и поддержанию этических норм и ценностей культуры безопасности.

**Рекомендации по оценке.** Оценить, какое внимание вопросам управления безопасностью и предотвращения загрязнения высшие руководители компании уделяют лично. Обсуждают ли они вопросы безопасности с назначенным лицом, капитанами судов, береговым и судовым персоналом компании, например, для того, чтобы сформулировать окончательную оценку эффективности СУБ и/или внедряемым (внедренным) корректирующим / предупреждающим действиям. Может ли персонал убедиться в результативности подобных обсуждений.

**Б.1.10 Фактор a10**

**Описание.** С учетом специфики компании в ней разработана и функционирует система стимулирования ее работников, включая судовой персонал, за успехи в осуществлении политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды.

**Рекомендации по оценке.** Оценить, как часто и насколько эффективно поощряется (материально и/или морально) береговой и судовой персонал компании по результатам:

- своего неформального участия в деятельности и/или непрерывном совершенствовании СУБ;
- внутренних проверок и внешних освидетельствований береговых подразделений и/или судов;
- проверок судов портовыми властями.

Оценить, в какой мере сложившаяся в компании система поощрений адекватна заявленной ею политике в области безопасности и защиты окружающей среды.

## **Б.2 Ключевая область В Персонал и ресурсы (разделы 4, 5, 6 МКУБ).**

**Б.2.1 Фактор b1**

**Описание.** Ответственность и полномочия, квалификация и опыт назначенного(ых) лиц(а) учитывают структуру компании и специфику судов, эксплуатируемых компанией.

**Рекомендации по оценке.** Оценить, в какой мере квалификация, опыт и имеющиеся у назначенного(ых) лиц(а) полномочия отвечают структуре компании, не было ли за отчетный период проблем с полномочиями / ответственностью назначенного лица и других сотрудников, участвующих в работе СУБ компании. Особое внимание следует уделить оценке соответствия полномочий, опыта, квалификации и личных качеств назначенного лица специфике судов, эксплуатируемых компанией, а также людей, работающих на берегу и на судах.

**Б.2.2 Фактор b2**

**Описание.** Установленные процедуры по осуществлению связи назначенного(ых) лиц(а) с судами и обеспечению судов достаточными ресурсами соответствуют специфике и возможностям компании.

**Рекомендации по оценке.** Проверить эффективность связей между офисом и судами компании. Не отмечались ли сбои каких-либо из каналов связи за отчетный период. При необходимости, принять дополнительные меры по обеспечению связи, а также взаимопонимания с судами, а возможно и между подразделениями компании. Для улучшения взаимопонимания между береговым и судовым персоналом полезно привлекать на регулярной основе судовых специалистов, например, капитанов / старших помощников, старших / вторых механиков для работы в офисе(ах) Компании. Их опыт и знания могут быть особенно полезными при отработке внутренних документов Компании, связанных с действиями персонала в рамках ключевых областей **С** и **D**. Особо оценить обеспечение судов достаточными ресурсами связи и соответствие этих ресурсов существующим / вновь вводимым в действие международным и национальным требованиям, а также реальным возможностям компании.

**Б.2.3 Фактор b3**

**Описание.** Назначенное(ые) лицо(а) в компании имеет достаточно ресурсов для ведения по каждому судну компании мониторинга состояния безопасной эксплуатации и посещения судов.

**Рекомендации по оценке.** Проверить, насколько эффективно в компании организована система отслеживания безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения. С надлежущей ли периодичностью суда посещаются уполномоченным береговым персоналом компании. Своевременно ли от судов поступают сообщения о проведении плановых учений, о выполнении предписанного технического обслуживания и ремонта, если это применимо, о возникновении сбоев в работе оборудования, авариях, аварийных случаях / происшествиях, несчастных случаях, опасных ситуациях. Надлежащим ли образом обрабатываются такие сообщения – регистрируются, анализируются, при необходимости, получают своевременный и содержательный ответ, а затем архивируются. Выполнение указанных действий должно подтверждаться объективными доказательствами (см. также рекомендации, относящиеся к факторам e2 ... e6). В достаточной ли степени процедуры мониторинга безопасной эксплуатации судов обеспечены в компании ресурсами (квалифицированным персоналом, финансами, помещениями и т.п.).

#### Б.2.4 Фактор b4

**Описание.** Установленные требования по квалификации и опыту капитанов на судах компании обеспечивают эффективное функционирование судовых СУБ.

**Рекомендации по оценке.** Оценить, имеет ли компания дополнительные требования к квалификации, опыту и/или личным качествам лиц, которых она направляет для работы капитанами своих судов, помимо того, что определено применимыми положениями ПДНВ (если таковые отсутствуют, не стоит рассчитывать на хорошую работу судов). Оформлены ли такие требования письменно. Контролируется ли их выполнение при назначении специалиста на должность капитана. Можно ли подтвердить это объективными доказательствами. Ведется ли мониторинг соответствия этим требованиям во время исполнения капитаном своей должности, например, путем анализа поступающих с судна сообщений, а также отчетов капитана после завершения рейса / контракта. Существенно ли за отчетный период изменился персональный состав лиц, назначавшихся капитанами на суда компании. Если да, возможно следует уточнить дополнительные требования компании к капитанам и/или повысить оплату их труда.

#### Б.2.5 Фактор b5

**Описание.** Верховная власть и ответственность капитана в отношении решений по безопасности закреплена в соответствующей документации, капитан действительно не ограничен в принятии и выполнении решений, особенно в сложных погодных условиях и аварийных ситуациях.

**Рекомендации по оценке.** Проверить наличие документов, подтверждающих верховную власть капитана на судне. Отмечались или нет за отчетный период ситуации, когда недостаточность полномочий и/или ответственности не позволяла капитану разрешить проблему, возникшую на судне либо связанную с судном. Возможно, о подобных ситуациях неофициальным порядком поступали устные сообщения, в частности, при встречах капитанов с руководством компании. Во всяком случае, каждое такое сообщение должно быть тщательно изучено, например, по методике, описанной в рекомендациях, относящихся к фактору a8.

#### Б.2.6 Фактор b6

**Описание.** Установленные процедуры по пересмотру и обзору капитаном судовой СУБ учитывают специфику работы судов компании и сроки контрактов на работу капитанов судов. Предложения капитанов судов учитываются при планировании корректирующих действий.

**Рекомендации по оценке.** Оценить, как в компании выполняются процедуры по обзору СУБ капитанами судов. Учитывают ли они сроки контрактов на работу капитанов, а также особенности работы судов компании, например, ее сезонный характер. Содержат ли они вопросы, которые позволили бы объективно оценить состояние дел в отношении безопасности основных операций (см. также рекомендации, относящиеся к факторам c1 ... c5). Пересмотрев поступившие за отчетный период обзоры СУБ капитанами судов компании, оценить, в какой мере при определении содержания и сроков проведения корректирующих и/или предупреждающих действий учитываются их предложения, а также предложения, поступившие от других судовых и береговых специалистов. Определить, как и кем оценивается эффективность выполненных корректирующих и/или предупреждающих действий. Регистрируется ли все это.

**Б.2.7 Фактор b7**

**Описание.** Установленные требования по квалификации и опыту берегового и судового персонала учитывают долю участия и степень ответственности в СУБ компании каждого работника.

**Рекомендации по оценке.** При определении требований в отношении квалификации и опыта береговых и судовых специалистов при их приеме на работу, перемещении по службе, изменении круга обязанностей должна учитываться степень их участия и их предполагаемая ответственность в СУБ компании и судов. С этой целью можно рекомендовать иметь в компании перечень выполняемых операций и, с учетом занимаемой должности / выполняемой работы, фиксировать степень ответственности участвующих в операциях / работах лиц, например, "непосредственно выполняет операцию", "руководит ее исполнением", "контролирует ее исполнение", "оценивает эффективность / качество" и т.п. Требования по квалификации, опыту и предоставляемым полномочиям каждого берегового / судового специалиста, вовлеченного в работу СУБ компании, должны быть основаны на характере ответственности задач, которые перед ним ставятся.

**Б.2.8 Фактор b8**

**Описание.** Установленные процедуры по подготовке берегового и судового персонала по СУБ обеспечивают знание и выполнение имеющихся процедур.

**Рекомендации по оценке.** Следует рекомендовать иметь в компании перечень операций по обеспечению безопасности на судах и на берегу (см. также рекомендации, относящиеся к фактору b7), а также соответствующие планы и программы обучения судовых и береговых специалистов, в которых бы учитывалось, что именно они должны выполнять и/или контролировать. Проверить за отчетный период наличие и полноту выполнения таких планов / программ подготовки судовых и береговых специалистов, проверки их знаний и навыков. Определить, оценивается ли при проведении повседневных работ и операций, а также плановых учений необходимость в дополнительной подготовке участвующих в них лиц. Фиксируется ли она. Принимается ли во внимание эта информация при разработке / уточнении новых планов и программ подготовки судовых и береговых специалистов, проверки их знаний и навыков. Кроме того, при надлежащем исполнении рекомендаций, относящихся к фактору f2, в компанию может поступать информация о предстоящем вступлении в силу новых / изменении действующих международных и национальных требований, касающихся судоходства. Принимается ли она во внимание при разработке / уточнении новых планов и программ. Надлежащие ли ресурсы выделяются компанией на предстоящий отчетный период для выполнения вновь разработанных / уточненных планов и программ подготовки судовых и/или береговых специалистов.

**Б.2.9 Фактор b9**

**Описание.** Установленные процедуры по укомплектованию судов экипажами и ознакомлению с основными операциями на судах компании учитывают обязательные требования и рекомендации организаций морской индустрии, специфику судовых СУБ компании и районы плавания.

**Рекомендации по его оценке.** Проверить в должной ли мере обязательные требования и рекомендации организаций морской индустрии, особенности районов плавания и специфика судов / судовых СУБ учтены при установлении в компании процедур по укомплектованию судов экипажами. Целесообразно иметь перечень таких требований и рекомендаций. Не было ли нарушений этих требований в отчетном периоде, например, в отношении выплат или установленных периодов труда и отдыха членов экипажа, особенно тех, кто должен нести вахту. Не было ли в отчетном периоде зафиксировано нарушений сроков пребывания на судне моряков. Проводят ли береговые специалисты компании собеседования с ключевыми членами экипажа перед их назначением на судно. Фиксируется ли это, например, для учета при составлении планов и программ подготовки судовых специалистов (см. рекомендации по фактору b8). Направляет ли компания на свои суда специалистов, помимо тех, что требуется Свидетельством о минимальном составе экипажа, например, для получения ими практических навыков (стажировки), оценки профессиональных и личных качеств судовых специалистов, идущих на повышение в должности, проверки работоспособности судового оборудования и систем или для выполнения ремонтных и профилактических работ текущего характера.

**Б.2.10 Фактор b10**

**Описание.** Установленные процедуры для вновь прибывших на судно членов экипажа и вновь принятых работников береговых подразделений способствуют быстрому и эффективному включению новых работников в функционирование СУБ компании.

**Рекомендации по оценке.** Оценить, учитывает ли особенности каждого конкретного судна, а также способ(ы) его эксплуатации процедура ознакомления с судном вновь прибывших членов экипажа, учтены ли в ней рекомендации Кодекса ПДНВ (см. раздел В-1/14), а также применимые рекомендации других организаций морской индустрии, эффективно ли она выполняется на судах и в офисе(ах) компании. Регулярно ли и письменно ли информируется(ются) офис(ы) компании о том, что вновь прибывший(е) член(ы) экипажа прошел(ли) необходимое ознакомление с судном и его особенностями и допущен(ы) к самостоятельному исполнению своих обязанностей.

**Б.3 Ключевая область С****Персонал и ресурсы (разделы 4, 5, 6 МКУБ).**

Оценки факторам данной ключевой области лучше всего давать, учитывая мнение судового персонала. Для этого установленная компанией форма капитанского обзора СУБ (см. рекомендации по фактору b6) должна содержать ряд соответствующих вопросов (см., в частности, рекомендации по факторам: c2, c3, c4). Ответы на эти вопросы позволили бы береговому персоналу получить более объективную информацию о реальном состоянии дел в отношении безопасности основных операций на судне. В противном случае береговому персоналу придется оценивать его, опираясь только на сообщения о результатах внутренних проверок, а также, если это применимо, "внешних" освидетельствований СУБ, проверок судна инспекторами портовых властей / государства флага, на информации о возможно имевших место на судне опасных ситуациях, авариях, аварийных и/или несчастных случаях. При всей своей независимости данная группа источников достаточной полнотой информации о состоянии дел на судне с безопасностью все-таки обладать не может.

**Б.3.1 Фактор c1**

**Описание.** СУБ компании содержит перечень и способы проведения основных операций, выполняемых на судах компании в процессе их эксплуатации. Процедура пересмотра и актуализации этого перечня учитывает изменения в работе флота компании.

**Рекомендации по оценке.** Рекомендуется дополнительно рассмотреть определенный ранее состав основных операций СУБ компании, выполняемых на судах (данный перечень упоминается также в рекомендациях, относящихся к факторам b7 и b8). В случае необходимости дополнить их состав или осуществить корректировку порядка выполнения ранее включенных в перечень операций / работ с учетом изменений в специфике деятельности флота компании или способе набора экипажей, возможно, имевших место в отчетный период.

**Б.3.2 Фактор c2**

**Описание.** Утвержденные структурные схемы судовых организаций на судах компании позволяют выполнять судовые операции безопасно и эффективно с учетом численности и подготовленности экипажей.

**Рекомендации по оценке.** Проверить соответствие структурных схем судовой организации фактической численности экипажей и их профессиональной подготовленности. Информация о частых нарушениях установленных периодов труда и отдыха членов экипажа (см. также рекомендации, относящиеся к фактору b9) может свидетельствовать о недостатках в численности либо организованности / подготовленности судового персонала с учетом того, как используется судно.

**Б.3.3 Фактор c3**

**Описание.** Перечень и способы проведения судовых операций для каждого судна компании охватывают все сферы деятельности судна, учитывая районы плавания, численность и профессионализм экипажа.

**Рекомендации по оценке.** Оценку данному фактору также лучше всего давать, опираясь на мнение судового персонала. Хорошо, если его реально удастся обнаружить в обзорах СУБ капитанов конкретного судна. В этом случае будет можно неформально проверить соответствие установленного для этого судна перечня судовых операций району его плавания, численности и профессиональной подготовке экипажа.

### Б.3.4 Фактор с4

**Описание.** Установленные в компании процедуры СУБ по специальным и критическим операциям учитывают возможные опасности при проведении таких операций, подготовленность персонала, регламентируют форму контроля и отчетности по каждой из таких операций.

**Рекомендации по оценке.** Оценку данному фактору также лучше всего давать, опираясь на мнение судового персонала. Хорошо, если его реально удастся обнаружить в обзорах СУБ капитанов конкретного судна. В этом случае будет можно неформально оценить соответствие определенных в компании процедур по выполнению специальных и критических операций уровню подготовки экипажа.

### Б.3.5 Фактор с5

**Описание.** Выполнение судовых операций производится с применением формализованных процедур / контрольных листов проверки, отражающих специфику конкретного судна компании, его оборудования и реальное наличие подготовленного персонала.

**Рекомендации по оценке.** Проверить в какой мере рекомендуемые формализованные процедуры (контрольные листы проверки) учитывают специфику каждого судна, его оборудования и подготовленности экипажа. Такую проверку лучше всего поручить для начала самому экипажу. Во-первых, у него есть возможность реально проверить фактическое наличие и работоспособность устройств и оборудования, которое упоминается в этих формализованных процедурах (контрольных листах проверки). Во-вторых, неформально выполняя эту работу, члены экипажа получают реальную возможность осознать свою причастность к процессу улучшения СУБ компании. Единственная ошибка, которую ни в коем случае нельзя допускать в этом вопросе – на долгое время оставлять без внимания поступающие с судна предложения об изменении / уточнении процедур и/или контрольных листов проверки. По-настоящему пользоваться ими судовые специалисты начнут, когда в полной мере оценят достоинства хорошо составленных процедур / контрольных листов проверки. Для этого, в частности, они должны быть разумными по объему – не более 1-2 страниц текста и/или рисунков.

### Б.3.6 Фактор с6

**Описание.** Судовые процедуры содержат перечень возможных ошибок персонала и повреждений (отказов) оборудования, особенно при выполнении опасных работ.

**Рекомендации по оценке.** Проверить в достаточной ли мере в компании уделяется внимание учету ошибок, возможно, совершаемых персоналом. Определяются ли и документируются ли последствия, к которым они привели. Последствия целесообразно ранжировать, с учетом их степени влияния на безопасность судна. Кроме того, всякий раз при получении сообщения о подобном рода ошибке, его следует тщательно проанализировать. Следует также иметь в виду, что политика порицания лиц, совершивших ошибку, может привести к тому, что станут скрываться сами факты ошибок судовым / береговым персоналом компании. А это, в свою очередь, будет вести к деградации самой СУБ. У нее станет сбиться весьма важный механизм – самосовершенствования.

### Б.3.7 Фактор с7

**Описание.** Процедуры и инструкции по безопасной эксплуатации составлены с учетом специфика выявленных на судах рисков при эксплуатации.

**Рекомендации по оценке.** Проверить эффективно ли действует в компании система выявления на судах рисков и ведется ли их учет и анализ. Эффективно она сможет действовать, если только компания вопросами безопасности будет заниматься не на словах, а на деле. Когда СУБ компании действительно настроена на выполнение предупреждающих действий и предотвращение несоответствий, а не устранение их последствий, когда приходится выполнять корректирующие действия. В случае же отсутствия подобной системы можно рекомендовать завести хотя бы журнал (папку / файл) для учета выявленных рисков, а также перечень стандартных действий по их учету и анализу при составлении процедур по управлению безопасностью. Далее можно будет воспользоваться методикой, описанной в рекомендациях, относящихся к фактору **a8**.

#### Б.3.8 Фактор с8

**Описание.** В компании предусмотрена подготовка экипажей по выполнению судовых, специальных и критических операций. Тренировки и учения экипажей на судах компании проводятся с учетом специфики судовых СУБ.

**Рекомендации по оценке.** Для обеспечения большей безопасности при выполнении специальных и критических операций можно рекомендовать определять и документально фиксировать периодичность и эффективность обучения экипажей, см. также рекомендации, относящиеся к фактору **b8**. Проверить в какой мере процедуры компании в ходе обучения позволяют учитывать специфику данного судна, его оборудования, систем, а также особенности районов и условий его плавания.

#### Б.3.9 Фактор с9

**Описание.** Процедуры по основным ключевым операциям разрабатываются и корректируются, а их надлежащее исполнение контролируется постоянно действующей рабочей группой.

**Рекомендации по оценке.** Оценить, в какой мере процедуры выполнения основных (ключевых) операций на судне адаптированы к СУБ компании, в частности, к квалификации набираемого(ых) экипажа(ей). Насколько они учитывают особенности каждого из конкретных судов компании, способы их эксплуатации, а также районы их плавания. Можно ли документально подтвердить надлежащее исполнение каждой из процедур такого рода. Можно ли определить, когда в офис(ы) компании поступило последнее сообщение о возникшем(их) на судне затруднении(ях) в обеспечении их надлежащего исполнения, включая сообщение(я) об имевшем(их) место аварийном(ых) происшествии(ях). Можно ли подтвердить, что сообщения такого рода анализируются надлежащим образом береговым персоналом компании. Делается ли это коллективом специалистов. Насколько постоянен состав этого коллектива. Как давно было внесено последнее изменение в какую-либо из процедур по основным ключевым операциям на судне(ах) либо по набору / подготовке его(их) экипажа(ей), либо по техническому обслуживанию и ремонту судовых технических средств и конструкций корпуса.

#### Б.3.10 Фактор с10

**Описание.** Основные судовые процедуры составлены с учетом численности и профессионализма экипажа, периодически проводится хронометраж выполнения судовых процедур с последующим уточнением этих процедур.

**Рекомендации по оценке.** Оценить, в какой мере основные судовые процедуры учитывают реальную численность и состав находящегося на судне экипажа, а также профессиональные навыки, фактически имеющиеся у входящих в его состав моряков. Используются ли контрольные листы проверки для выполнения данных процедур и учитывают ли они реальное время, необходимое для проведения отдельных операций по каждой процедуре, а также, если это применимо, по процедуре в

---

\* Примечание: Данное сообщение следует отличать от сообщения о незначительном(ых) отклонении(ях), способном(ых) привести к несоответствию(ям), (так называемый «Near Miss Report»), упоминаемом в рекомендациях, относящихся к фактору **e9**. Последний тип сообщений характеризуется достаточно высокой вероятностью катастрофического развития событий, не произошедшего, главным образом, по счастливой случайности.

целом. Можно ли считать вполне достоверным способ, которым оценивалось время, необходимое для проведения отдельных операций и/или процедуры в целом. Сравнить результаты оценки по данному фактору с теми, что были получены в ходе рассмотрения фактора [с9](#).

## **Б.4 Ключевая область D**

### **Готовность к аварийным ситуациям (8 раздел МКУБ).**

#### **Б.4.1 Фактор d1**

**Описание.** Установленные в компании процедуры по выявлению и описанию потенциально возможных аварийных ситуаций базируются на международном опыте, статистике и анализе рисков при эксплуатации судов компании. Перечень потенциально возможных аварийных ситуаций составлен для каждого судна компании с учетом специфики судовой СУБ.

**Рекомендации по оценке.** Проверить наличие на каждом судне перечня потенциально возможных аварийных ситуаций. При составлении такого перечня следует учесть имеющийся международный опыт, опубликованные ранее данные, а также опыт эксплуатации аналогичных судов в аналогичных условиях плавания. Компании следует также рекомендовать иметь собственную систему оценки рисков, в отношении построения которой можно руководствоваться рекомендациями, относящимися к фактору [a8](#).

#### **Б.4.2 Фактор d2**

**Описание.** Процедуры по определению действий экипажа в потенциально возможной аварийной ситуации разработаны в компании с учетом рекомендаций специализированных организаций и степени подготовленности экипажей судов компании.

**Рекомендации по оценке.** Проверить в достаточной ли мере при разработке правил, инструкций и/или контрольных листов проверки, определяющих действия экипажа в потенциально возможных аварийных ситуациях, учитываются опыт эксплуатации однотипных судов, которым довелось побывать в подобных условиях плавания, а также рекомендации специализированных организаций и степень подготовленности экипажей. Правильность составления таких правил, инструкций и/или контрольных листов проверки, их осуществимость и внутреннюю непротиворечивость можно оценить, применяя эти документы при проведении соответствующих учений с последующим анализом результатов проведенных учений. Дальнейшие действия по уточнению содержания данных документов могут быть аналогичны тем, что описаны в рекомендациях, относящихся к фактору [с5](#).

#### **Б.4.3 Фактор d3**

**Описание.** Установленные в компании процедуры по реагированию на возникшие аварийные ситуации учитывают возможности компании, специфику и особенности районов плавания судов компании.

**Рекомендации по оценке.** Установленные в компании процедуры по реагированию на возникшие аварийные ситуации должны учитывать ее возможности, специфику и районы эксплуатации судов компании. Следует рекомендовать провести отработку этих процедур с учетом районов плавания и специфики судов путем проведения совместных учений «судно-берег» и последующего анализа их результатов. Дальнейшие действия по уточнению содержания данных документов также могут быть аналогичны тем, что описаны в рекомендациях, относящихся к фактору [с5](#).

#### **Б.4.4 Фактор d4**

**Описание.** Процедуры по действиям экипажа в потенциально возможных аварийных ситуациях описывают схему судовой организации, системы внутрисудовой связи и сообщений в компанию, береговые спасательные организации, содержат аварийные контрольные листы проверки с алгоритмом действия судового персонала.

**Рекомендации по оценке.** Проверить учтены ли при составлении процедур, которые должны выполняться экипажами судов в потенциально возможных аварийных ситуациях, схемы судовой организации, системы внутрисудовой и внешней связи с компанией, береговые спасательные организации, имеются ли в наличии аварийные инструкции / контрольные листы проверки с четко установленными действиями членов экипажа, в какой мере их содержание известно членам экипажа. Недостатки в процедурах, инструкциях и/или контрольных листах проверки по действиям в потенциально возможных аварийных ситуациях можно выявлять при проведении на судах соответствующих учений, путем неформального анализа их результатов.

#### Б.4.5 Фактор d5

**Описание.** Установленные в компании процедуры по проведению учений и тренировок по действиям в потенциально возможных аварийных ситуациях охватывают береговые подразделения, суда компании, специализированные организации. Программа таких учений составлена с учетом обязательных положений международных и национальных документов, рекомендаций.

**Рекомендации по оценке.** Проверить наличие и полноту программы проведения учений и тренировок судовых экипажей и берегового персонала по действиям в потенциально возможных аварийных ситуациях. Особое внимание следует обратить на необходимость учета при составлении этой программы всех применимых положений международных и национальных документов и рекомендаций, а также опыта проведения таких тренировок в самой компании. Следует рекомендовать оценивать ошибки персонала при проведении тренировок, классифицировать их по степени их влияния на безопасность и учитывать их при составлении планов и программ проведения последующих тренировок, см. также рекомендации, относящиеся к фактору b8.

#### Б.4.6 Фактор d6

**Описание.** Действующие на судах компании оперативные планы и аварийная документация разработаны с учетом рекомендаций международных и национальных организаций, органически совместимы с процедурами СУБ компании и судна.

**Рекомендации по оценке.** Проверить, в какой мере оперативные планы и аварийная документация учитывают рекомендации международных и национальных организаций, а их выполнение обеспечивается возможностями компании. Такое соответствие наиболее ярко выявляется, если береговым подразделениям компании довелось реагировать на аварийную ситуацию, которая в отчетном периоде имела место хотя бы с одним из судов, управляемых компанией. Однако, лучше все-таки не уповать на подобный способ проверки готовности к аварийным ситуациям. И для компании и для работающих на нее моряков будет гораздо лучше, если все тревоги будут учебными.

#### Б.4.7 Фактор d7

**Описание.** На основе анализа результатов проведенных плановых учений на судах и в береговых подразделениях производится уточнение процедур по действиям в потенциально возможных аварийных ситуациях.

**Рекомендации по оценке.** См. рекомендации по фактору d5. Изменения в нормативные документы компании следует вносить, безусловно, выполняя положения п. 11.2.2 МКУБ, где говорится, что *«Компания должна обеспечить, чтобы ... изменения, вносимые в документы, проверялись и одобрялись уполномоченным персоналом»*. Последнее должно подтверждаться объективными доказательствами, см. также рекомендации, относящиеся к фактору f2.

#### Б.4.8 Фактор d8

**Описание.** Установленные в компании процедуры по связи в аварийных ситуациях учитывают оснащенность судов и подготовленность судового и берегового персонала.

**Рекомендации по оценке.** Проверить насколько рекомендованные процедуры по связи в аварийных ситуациях учитывают оснащенность судов средствами связи и подготовленность судового и берегового экипажей к их использованию. Оснащенность судов средствами связи должна быть не ниже предписанной международными и национальными требованиями и полностью обеспечивать выполнение установленных процедур. Уровень знаний членов экипажей и берегового персонала также должен быть проверен, а его результаты документально зафиксированы.

### Б.4.9 Фактор d9

**Описание.** Установленные в компании процедуры по действиям аварийного штаба (группы) по принятию решений в аварийной ситуации содержат в себе подтверждение верховной власти капитана.

**Рекомендации по оценке.** Проверить подтверждается ли при определении процедур по действиям аварийного штаба (группы) положения МКУБ о верховной власти капитана. Верховная власть капитана должна быть закреплена документально. При каждом проведении на судне учений ее верховенство должно подтверждаться, в том числе действиями персонала компании.

### Б.4.10 Фактор d10

**Описание.** Контроль проведения на судах учений и тренировок экипажей со стороны компании осуществляется регулярно с посещением судов и личным участием береговых специалистов в проводимых учениях.

**Рекомендации по оценке.** Оценить достаточность контроля проведения учений и тренировок на судах со стороны компании, включая посещения судов персоналом компании. Оценить достаточность выделяемых на эти цели ресурсов. Следует рекомендовать не только регулярно анализировать планы, методики и результаты проведения тренировок и учений, но также устанавливать характер допускаемых ошибок и их частоту. Выявленные причины ошибок персонала должны учитываться при составлении последующих планов, методик и программ проведения учений и тренировок. При этом не стоит увлекаться порицанием лиц, совершивших ошибки. Это будет вести к застойным явлениям в работе СУБ компании.

## Б.5 Ключевая область Е

### Несоответствия и техническое обслуживание (разделы 9, 10 МКУБ).

#### Б.5.1 Фактор e1

**Описание.** Политика компании и позиция ее руководства способствуют выявлению и проведению объективного расследования каждого несоответствия, несчастного случая и/или опасного происшествия, формируют правильное понимание у персонала компании необходимости анализа несоответствий и принятия корректирующих действий.

**Рекомендации по оценке:** Рекомендуется повторно, с учетом рекомендаций, относящихся к фактору a9, сделать анализ всех случаев проведенных компанией расследований несоответствий, несчастных случаев и/или опасных происшествий за отчетный промежуток времени с целью оценки их объективности, а также эффективности и результативности принятых компанией корректирующих и предупреждающих действий.

#### Б.5.2 Фактор e2

**Описание.** Установленные в компании процедуры по сообщениям о несоответствиях охватывают всю сферу деятельности судов и учитывают специфику деятельности компании.

**Рекомендации по оценке.** Проверить, эффективны ли процедуры компании по сообщениям об обнаруженных несоответствиях, достаточны ли они для охвата всей сферы деятельности в отношении судов. Особое внимание должно быть обращено на учет специфики компании и работающего в ней персонала.

**Б.5.3 Фактор e3**

**Описание.** Установленные в компании процедуры по выявлению и анализу несоответствий, опасных ситуаций и расследованию несчастных случаев содержат четкое распределение ответственности судового и берегового персонала, определяют формы учетно-отчетной документации.

**Рекомендации по оценке.** Провести анализ принятых мер по выполнению корректирующих и предупреждающих действий с точки зрения эффективности распределения ответственности между судовым и береговым персоналом, участвующим в процедурах по выявлению и расследованию несоответствий, опасных ситуаций и несчастных случаев. Одновременно целесообразно проверить наличие и эффективность установленных в компании форм учетно-отчетной документации с точки зрения ее содействия объективному расследованию, а может быть, и возможной избыточности.

**Б.5.4 Фактор e4**

**Описание.** Установленные в компании процедуры по корректирующим действиям и контролю их выполнения действительно позволяют ей повышать безопасность эксплуатации судов и способствуют совершенствованию ее СУБ.

**Рекомендации по оценке.** Оценить насколько принимавшиеся в компании корректирующие и предупреждающие действия способствовали повышению безопасности эксплуатации судов и совершенствованию СУБ.

**Б.5.5 Фактор e5**

**Описание.** Установленные в компании процедуры по технической эксплуатации и ремонту судов и их оборудования учитывают специфику, возраст судов, возможности компании и ответственность берегового и судового персонала. Имеющиеся в компании структурные подразделения обеспечивают эффективное выполнение данных процедур и безопасную эксплуатацию судов.

**Рекомендации по оценке.** Определить насколько эффективно поддерживается годное техническое состояние судов компании. Подтверждается ли оно докладами с судов, проверками компании, освидетельствованиями классификационным(и) обществом(ами), проверками Администрации флага и/или портовыми властями. Учитываются ли при выполнении процедур по техническому обслуживанию и ремонту судов, их оборудования и систем их специфика, возраст, а также способы эксплуатации. Особое внимание следует уделить распределению ответственности персонала компании и организации работы структурных подразделений, ответственных за выполнение данных процедур.

**Б.5.6 Фактор e6**

**Описание.** Установленные в компании процедуры определяют проведение проверок судового оборудования, ведение соответствующей отчетной документации, передачу сообщений об отказах, анализа отказов и накопление статистических данных, разработку и контроль выполнения корректирующих действий.

**Рекомендации по оценке.** Сравнить поступившие за отчетный период от судна сообщения об отказах судовых технических средств и конструкций корпуса с результатами проверок этого судна персоналом компании, освидетельствований классификационным обществом, проверок Администрации флага и/или портовыми властями. При таком анализе особое внимание следует уделить существующей в компании системе учета сообщений об отказах, определения и выполнения корректирующих и предупреждающих действий, а также их результативности.

**Б.5.7 Фактор e7**

**Описание.** Установленные в компании процедуры по определению критического оборудования и систем для каждого судна учитывают статистику отказов по однотипному оборудованию, специфику судов, определяют порядок функциональных проверок и контроля состояния критического оборудования, ведение соответствующей документации.

**Рекомендации по оценке.** Для каждого судна проверить, в достаточной ли мере при определении состава его критического оборудования учтена имеющаяся статистика отказов по однотипному оборудованию, особенности его устройства и комплектации, принятые способы эксплуатации, определяется ли порядок обслуживания и функциональных проверок этого оборудования, а также ведения соответствующей документации.

#### Б.5.8 Фактор e8

**Описание.** Установленные в компании процедуры по технической эксплуатации обеспечивают выполнение требований изготовителей, классификационных обществ, установленных правил технического обслуживания и ремонта, рекомендаций организаций морской индустрии и хорошей морской практики.

**Рекомендации по оценке.** С учетом имеющихся сведений об отказах оценить в достаточной ли мере при определении процедур по технической эксплуатации обеспечивается выполнение требований изготовителей, классификационных обществ, установленных правил технического обслуживания и ремонта, рекомендаций организаций морской индустрии и хорошей морской практики. Целесообразно также попытаться составить списки таких организаций.

#### Б.5.9 Фактор e9

**Описание.** В СУБ компании разработана и постоянно поддерживается процедура докладов о незначительном(ых) отклонении(ях), способном(ых) привести к несоответствиям (Near Miss Report). Ее выполнение подтверждается отчетными документами на берегу.

**Рекомендации по оценке.** Проверить, когда в офис(ы) компании поступало последнее сообщение о незначительном(ых) отклонении(ях), способном(ых) привести к несоответствию(ям), (Near Miss Report). Оценить, насколько часто в офис(ы) компании от каждого из судов поступают сообщения подобного рода. Можно ли утверждать, что в офис(ы) компании поступает сообщение о КАЖДОМ из произошедших на судне незначительных отклонений, способных привести к несоответствию(ям). Можно ли документально подтвердить проведение на берегу анализа каждого из подобных сообщений. Можно ли полагать, что внесенные по результатам такого анализа изменения в СУБ достаточно эффективны, т.е. практически исключают возможность повторения на судне(ах) компании ситуации(й), послужившей(их) основанием для составления доклада о незначительном отклонении, способном привести к несоответствию (Near Miss Report).

#### Б.5.10 Фактор e10

**Описание.** Установленная в компании система контроля состояния критического оборудования позволяет объективно оценить техническую готовность судов компании к аварийным ситуациям.

**Рекомендации по оценке.** Оценить, в какой мере имеющийся(еся) в СУБ компании перечень(ни) критического оборудования соответствует(ют) реальному оборудованию, установленному на каждом из ее судов. Предусмотрено ли контрольными листами проверки по отработке действий экипажа в аварийных ситуациях совмещение проверок такого оборудования с проведением общесудовых учений (учебных тревог). Регулярно ли поступают в офис(ы) компании доклады о результатах проверок критического оборудования на судне(ах). Можно ли подтвердить факты анализа каждого из таких докладов.

---

\* Примечание: данный доклад следует отличать от сообщения о возникшем(их) на судне затруднении(ях) в обеспечении надлежащего исполнения процедур по основным ключевым операциям на судне или об аварийном происшествии, упоминаемых в рекомендациях, относящихся к фактору c9. Для доклада о незначительном отклонении, способном привести к несоответствию (Near Miss Report) характерна весьма высокая вероятность катастрофического развития событий, которое не произошло только благодаря счастливой случайности.

**Б.6 Ключевая область F****Документация и анализ эффективности СУБ компании (разделы 11, 12, 13 МКУБ).****Б.6.1 Фактор f1**

**Описание.** Установленные в компании процедуры СУБ по документообороту (делопроизводству) определяют юридический статус и иерархию документов, их идентификацию и обновление, состав, доступность и контроль, а также ответственность персонала за выполнение этих процедур.

**Рекомендации по оценке.** Проверить в достаточной ли мере установленные в компании процедуры СУБ по документообороту определяют статус документа (внешний / внутренний документ; отчетный / нормативный документ; проект документа / документ на согласовании / утвержден / пересмотрен / изданы изменения / отменен и т.п. – в зависимости от размеров и разветвленности структуры компании), последовательность его прохождения (без неоправданных задержек), обеспечиваются ли процедуры идентификации и обновления документов, их состав и доступность, установлена ли ответственность персонала за выполнение всех процедур, связанных с процессом документооборота, эффективен ли данный процесс.

**Б.6.2 Фактор f2**

**Описание.** Установленные в компании процедуры по пересмотру существующих и разработке новых документов СУБ учитывают имеющиеся ресурсы компании, специфику судовых СУБ и взаимодействие с уполномоченными органами.

**Рекомендации по оценке.** Проверить и определить, достаточно ли эффективны процедуры по пересмотру существующих и разработке новых документов СУБ. Имеются ли объективные доказательства, подтверждающие выполнение этих процедур. Учитываются ли при этом имеющиеся ресурсы компании и специфика судовых СУБ (например, порядок комплектации судна персоналом, оборудованием, запасными частями, горюче-смазочными материалами и т.п.), а также взаимодействие с уполномоченными органами, в частности, осуществляющими одобрение таких документов и изменений к ним. Поддерживаются ли при этом отчетные документы, подтверждающие, что *«изменения, вносимые в документы, проверялись и одобрялись уполномоченным персоналом»* (см. п. 11.2.2 МКУБ).

**Б.6.3 Фактор f3**

**Описание.** Установленные в компании процедуры проведения внутренних проверок СУБ определяют их цели и задачи, порядок планирования и выполнения, требования к проверяющим, формы и порядок ведения отчетной документации.

**Рекомендации по оценке.** Проверить адекватно ли в компании при выполнении процедур(ы) внутренних проверок определяются их конечные цели и задачи, ведется система их планирования, формулируются и выполняются требования к проводящим внутренние проверки специалистам, а также соответствие порядка ведения отчетной документации данным задачам. Реально ли удастся повысить эффективность СУБ компании и судов через механизм внутренних проверок.

**Б.6.4 Фактор f4**

**Описание.** Установленные в компании процедуры по периодическому анализу эффективности СУБ учитывают результаты внутренних проверок, периодических осмотров судов компании, обзоров судовых СУБ капитанами, результатов расследования несчастных случаев, аварийных ситуаций и несоответствий, включая случаи задержаний, результатов освидетельствований, выполненных классификационными обществами, а также самооценки.

**Рекомендации по оценке.** Проверить надлежащим ли образом в компании исполняются процедуры по периодическому анализу эффективности функционирования СУБ. Позитивно ли учитываются при этом анализе результаты внутренних проверок, периодических инспекций судов компании, обзоры судовых СУБ капитанами, результаты расследования несчастных случаев, аварийных ситуаций и несоответствий, результаты классификационных освидетельствований и проверок судов портовыми властями, инспекторами флага, а также самооценки СУБ. Можно ли утверждать, что эта деятельность реально повышает эффективность и действенность СУБ компании.

### Б.6.5 Фактор f5

**Описание.** Выполняемый в компании анализ результатов проведенных внутренних проверок и самооценки, определение корректирующих и предупреждающих действий и контроль их выполнения осуществляется в соответствии с действующими процедурами.

**Рекомендации по оценке.** Проверить соответствуют ли установленным в компании задачам и целям ее реальные достижения в области безопасности и предотвращения загрязнения (см. также рекомендации, относящиеся к фактору [a3](#)). Нет ли необходимости внести изменения в политику компании в области безопасности и предотвращения загрязнения и/или способы ее осуществления.

### Б.6.6 Фактор f6

**Описание.** Проверки судов, проводимые Государством порта и/или флага, не приводят к задержаниям судов, отсутствуют замечания по судам компании.

**Рекомендации по оценке.** Определить, когда в последний раз каждое из судов компании подвергалось проверке со стороны:

- классификационного общества;
- портовых властей;
- представителей Администрации флага.

Были ли выявлены в ходе такой(их) проверки(ок) замечания / рекомендации / ограничения по использованию данного судна. Можно ли считать эффективными меры, предпринятые для их устранения, т.е. такими, что выявленное(ые) замечание(я), как и задержание судна не повторится(ятся).

### Б.6.7 Фактор f7

**Описание.** На судах компании за отчетный период не зафиксировано фактов, которые бы свидетельствовали о контрабанде или других нарушениях закона, например, незаконных действиях с перевозимыми грузами или судовыми запасами.

**Рекомендации по оценке.** Оценить эффективность мер, предпринимаемых для предотвращения фактов контрабанды или других нарушений закона, например, незаконных действий с перевозимыми грузами или судовыми запасами. Если информация о чем-либо подобном на любом из судов компании, тем не менее, поступает, необходимо разрабатывать и принимать иные, более эффективные меры.

### Б.6.8 Фактор f8

**Описание.** Травматизм на судах и в береговых подразделениях отсутствует, профессиональных заболеваний у работников компании, включая членов судовых экипажей, не выявлено.

**Рекомендации по оценке.** Определить, когда на любом из судов компании имел место последний случай травматизма (гибели людей). Был ли он оформлен в соответствии с требованиями Администрации флага (страховщика). Надлежащего ли размера страховка была выплачена ли пострадавшему(им) или его(их) родственникам / выгодополучателям. Выявлялись ли за отчетный период случаи профессиональных заболеваний у работников компании, включая членов судовых экипажей. Можно ли подтвердить эффективность принятых мер, направленных на предотвращение случаев травматизма / гибели / возникновения профессиональных заболеваний у экипажей судов и работников компании.

### Б.6.9 Фактор f9

**Описание.** Аварийность судов компании отсутствует, либо имеются отдельные аварийные случаи / происшествия, статистика аварийных случаев / происшествий не увеличивается.

**Рекомендации по оценке.** Определить, когда в последний раз на судне(ах) компании имело место:

- аварийное происшествие;
- аварийный случай;
- авария.

Оценить эффективность проведенного расследования и принятых мер, направленных на предотвращение возникновения на судне(ах) компании аварий, аварийных случаев или аварийных происшествий.

### Б.6.10 Фактор f10

**Описание.** Самооценка эффективности СУБ проводится регулярно и не формально, а ее результаты столь же неформально используются для повышения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения, при этом наблюдается положительная тенденция роста численного значения коэффициента совершенства системы.

**Рекомендации по оценке.** Можно ли с полной ответственностью утверждать, что:

- одной из целей компании является выполнение требований, необходимых для получения / ежегодного подтверждения права использования Знака соответствия СУБ (см. [Приложение В](#) к настоящим Рекомендациям, п. В.2);
- самооценка СУБ в компании производится на регулярной основе и не первый год. Ее результаты не формально используются для планирования и непрерывного улучшения деятельности компании, а также отдельных ее подразделений;
- данная деятельность объективно способствует повышению безопасности на судне(ах) и в офисе(ах) компании;
- наблюдается объективная тенденция, свидетельствующая о повышении численного значения коэффициента совершенства системы.

Если ответы на все перечисленные выше вопросы положительны, данный фактор можно оценить в 10 баллов.

## **Приложение В**

(обязательное)

### **ПОЛОЖЕНИЕ О ЗНАКЕ СООТВЕТСТВИЯ СУБ**

В.1 Знак соответствия – это защищенный определенным образом знак, применяемый РС с целью поощрения тех судоходных компаний, которые добились надлежащих успехов в управлении безопасностью своих судов (см. п. В.2).

РС является владельцем Знака соответствия, который имеет изобразительное отличие, исключающее его смешение со Знаками соответствия других систем сертификации и иными знаками, применение которых допускается действующим законодательством Российской Федерации.

Утверждение Знака соответствия осуществляется посредством издания настоящего Положения.

Необходимость в государственной регистрации Знака соответствия определяется заместителем генерального директора (031) по согласованию с начальником юридического отдела (023). В случае принятия решения о необходимости государственной регистрации данного Знака, подготовка материалов и координация работ по его государственной регистрации будут проводиться начальником юридического отдела ГУР (023) совместно с начальником Службы организации освидетельствований СУБ и охраны.

Оригинал утвержденного Знака соответствия хранится в Службе организации освидетельствований СУБ и охраны ГУР.

В.2 Право применения Знака соответствия принадлежит РС, который может ежегодно передавать его каждой Компании, имеющей хотя бы один выданный РС действующий ДСК (не Временный), при следующих условиях:

- Компания письменно обратилась в Главное управление РС на предмет получения такого права (см. [Дополнение](#) к настоящему Положению);
- в течение 12 месяцев, предшествовавших обращению, Компания провела самооценку своей СУБ, руководствуясь положениями настоящих Рекомендаций либо иным способом, эффективность которого будет признана РС не ниже;

кроме того, в течение тех же 12 месяцев на судах, безопасностью которых Компания управляет, **не должны** иметь место:

- аварии и/или аварийные случаи, а также случаи гибели и/или травматизма людей;
- задержания судов Компании либо их число не должно превышать 6 % от общего числа судов (флота) Компании, при этом не должны быть отмечены повторные задержания одного и того же судна.

В заявлении Компании о получении права применения Знака соответствия должны быть:

- приняты ее руководством обязательства неукоснительно соблюдать правила и требования к Знаку соответствия, установленные настоящим документом, см. п. В.5;
- указан электронный адрес, по которому в случае положительного решения по заявлению может быть передан файл с изображением Знака соответствия соответствующего вида, см. п. В.3.

К заявлению также должны быть приложены объективные доказательства, подтверждающие факт проведения самооценки СУБ в течение 12 месяцев, предшествовавших обращению. Допускается представление заявления и приложений к нему в электронном виде. Адрес электронной почты отдела МКУБ ГУР: [025@rs-head.spb.ru](mailto:025@rs-head.spb.ru).

В.3 Базовым изображением Знака соответствия является эмблема РС. Сверху по дуге над эмблемой РС Знак имеет надпись на русском языке: «**Успешное управление безопасностью**». Под ней – надпись на английском языке: «**Successful Safety Management**».

Под эмблемой РС указывается(ются) номер(а) календарного(ых) года(лет), предшествующего(их) тому, в котором Компания обратилась в РС на предмет получения права использовать Знак соответствия. В случаях, когда право использования данного Знака предоставляется Компании в течение более чем одного года, т.е. на период в несколько лет подряд, под эмблемой РС допускается указывать номера только первого и последнего календарных лет из этого периода.

## РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоходных компаний

Издание:2010

Таким образом, на Знаке соответствия, право на использование которого передается Компании в 2010 году, под эмблемой РС будет указано «2009», см. Рис. В.3, а). Однако, если Компания получила право использования Знака соответствия в 2008 году, и подтверждала его в 2009, а также 2010 годах, под эмблемой РС будет указано: «2007 – 2009», см. Рис. В.3, б).

В случаях, когда Компания претендует на получение Знака соответствия за несколько лет подряд, т.е. в графическом изображении которого должны указываться номера первого и последнего календарных лет, это ее желание должно быть отражено в заявлении, указанном в п. В.2.

а)

б)



Рис. В.3 – Графическое изображение Знака соответствия РС для следующих случаев:

- Компания в предшествующем году не располагала правом его использования;
- право использования Знака соответствия передается Компании несколько лет подряд.

Основные размеры Знака соответствия определяются базовыми размерами В х Д, которые должны составлять 11 х 10 мм. С учетом размеров материала или изделия, на которое предполагается нанести Знак соответствия, Компания вправе изменять эти размеры пропорционально.

Все элементы изображений Знака соответствия выполняются черным цветом, общий фон должен быть светлым.

По согласованию с ГУР Компания может использовать иные цвета Знака соответствия и фона, на котором он изображен, если при этом обеспечивается контрастность изображения Знака соответствия на применяемом фоне.

В.4 Знак соответствия передается в электронной форме в виде файла, который может быть вставлен в документ, например, с помощью текстового редактора.

В.5 В случае передачи Компании права применения Знака соответствия со стороны РС, она может использовать его при маркировке:

- рекламных и информационных материалов, печатных изданий, вывесок, экспонатов на выставках, семинарах, конференциях, ярмарках и т.д.;
- сопроводительной технической документации и официальных бланков;
- визитных карточек сотрудников компании.

Компания должна будет в полном объеме соблюдать правила и требования к Знаку соответствия, выдерживать установленные настоящим Руководством формы, размеры и требования к его использованию, а также исключить неверное его применение, в том числе:

- использование Знака соответствия в береговом подразделении, на судне или сотрудником Компании, который не вовлечен в сферу действия освидетельствованной СУБ;

- 
- присвоение Знака соответствия физическим или юридическим лицом, не имеющим подтверждения о его соответствии требованиям МКУБ.

Компания автоматически лишается права использования Знака соответствия в случае утраты действия ДСК, выданного РС.

В.6 РС будет осуществлять контроль выполнения своих требований в отношении применения Знака соответствия в ходе наблюдения за освидетельствованной СУБ.

В случаях неверного использования Компанией Знака соответствия РС будет вправе предпринять корректирующие действия, которые не должны противоречить законодательству Российской Федерации, а также государства, на территории которого зарегистрирована Компания или Администрация флага, давшая соответствующее уполномочие РС для проведения работ по МКУБ.

Выбор конкретных корректирующих действий будет зависеть от таких обстоятельств, как степень серьезности последствий, случайность или преднамеренность неверного применения Знака соответствия. Примеры корректирующих действий:

- лишение Компании права использования Знака соответствия;
- проведение дополнительного освидетельствования СУБ Компании.

Компании также могут быть выставлены счета, чтобы покрыть затраты РС, связанные с выполнением корректирующих действий.

**Дополнение к Приложению В  
Форма заявления о Знаке соответствия СУБ**

**НА БЛАНКЕ ФИРМЫ**

Исх. № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ (указать дату)

Уважаемые господа!

Настоящим сообщаем, что наша компания имеет выданный Российским морским регистром судоходства Документ о соответствии компании (ДСК) № \_\_\_\_\_.025 (указать номер) от \_\_\_\_\_ (указать дату), действующий до \_\_\_\_\_ (указать дату).

(Если применимо) Ранее наша компания располагала правом использования Знака соответствия СУБ за \_\_\_\_\_ год(ы) (указать год(ы)).

Подтверждаем, что за прошедшие 12 месяцев:

- на судах, управляемых компанией, не было случаев задержания, аварий и аварийных случаев, а также случаев гибели и/или травматизма людей;
- компания провела самооценку своей системы управления безопасностью \_\_\_\_\_ (указать дату), отчетные документы прилагаются;

Руководство компании принимает на себя обязательство неукоснительно соблюдать правила и требования, установленные Положением о Знаке соответствия СУБ, и просит передать право его использования за \_\_\_\_\_ год(ы) (указать год(ы)).

Файл с изображением Знака соответствия просим направить по адресу:  
\_\_\_\_\_ (указать адрес электронной почты).

Приложение: по тексту, 1 файл

\_\_\_\_\_ (указать должность) \_\_\_\_\_ (подпись) / \_\_\_\_\_ / (указать ФИО)

**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА**

Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоходных компаний

Издание:2010

**Лист учета изменений**

№ п/п	Идентификационный номер изменения/ дата утверждения изменения	Перечень измененных и дополненных пунктов