

ДОКЛАД: «Опыт РС в вопросах внедрения и освидетельствования систем управления безопасностью».

(докладчик – начальник управления морских систем менеджмента РС Путрайм А.Р.)



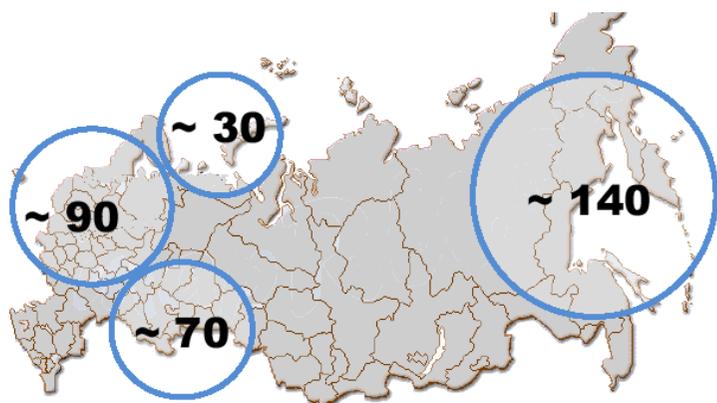
Уважаемые дамы и господа, участники конференции,

Представляя Российский морской регистр судоходства, в первую очередь, разрешите выразить благодарность за возможность участия в столь важном, ответственном и историческом событии.

По обсуждаемым сегодня вопросам в РФ имеется определенный наработанный опыт на примере внедрения Международного кодекса управления безопасностью (МКУБ), введение в действие которого было определено 63 приказом МТ РФ от 26.04.1994г «О мерах по повышению безопасности мореплавания». В соответствии с приказом министра транспорта 32 от 18.04.1996г. Российский морской регистр судоходства как признанная организация имеет полномочия на проведение освидетельствований компаний и судов на соответствие требованиям МКУБ.

Сертификация судоходных компаний и их судов, совершающих международные рейсы, проходила в два этапа. На первом этапе в 1998г. проходили все суда, за исключением других грузовых, и в 2002г. присоединились все остальные. С момента принятия Кодекса в 1994г. до полного его вступления в силу в 2002г. прошло восемь лет.

Сегодня в Российской Федерации поддерживают систему управления безопасностью около 330 судоходных компаний и в их управлении и ответственности около 1100 судов. Информация о территориальном расположении компаний и распределении компаний по количественному составу флота представлена на слайде.



Документы, составляющие основу для внедрения МКУБ и формирования системы освидетельствований:

В разработке стандартов внедрения и поддержания системы управления безопасностью приняли участие многие международные организации. От Конвенций и резолюций ИМО, до процедурных требований Международной ассоциации классификационных обществ и нормативных документов признанных организаций. Главная роль и ответственность в реализации отведена морским Администрациям договаривающихся правительств, и определяющим для этой роли является «Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями» Резолюция ИМО А.1022(26) от 02.12.2009г.



Некоторые из документов представлены на слайде:

<p><u>Конвенции и резолюции ИМО / IMO</u></p>	<p>Конвенция СОЛАС-74, Глава IX “Управление безопасной эксплуатацией судов”/SOLAS-74, Chapter IX “Management for the Safe Operation of Ships”; ИМО Резолюция А.741(18) с поправками КБМ 104(73), “Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью) (МКУБ)”/IMO Resolution A.741 (18) as amended by MSC.104(73) "International Safety Management Code (ISM Code)"; ИМО Резолюция А.1022(26) от 02.12.2009г. «Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями / IMO Resolution A.1022(26) adopted on 02.12.2009. “Guidelines on the Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations”;</p>
<p><u>Директивы Европейского Совета / EU</u></p>	<p>Директива ЕС No 336/2006 по внедрению МКУБ / REGULATION (EC) No 336/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 February 2006 on the implementation of the International Safety Management Code within the Community.</p>
<p><u>Руководства международной палаты судоходства / ICS, ISF</u></p>	<p>Руководство по применению МКУБ / Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management (ISM) Code</p>
<p><u>Процедурные требования и рекомендации МАКО / IACS</u></p>	<p>PR_09-Procedural Requirements for ISM Code Certification, PR_10-Procedure for Selection, Training, Qualification and Authorization of Marine Management System Auditors, REC_41-Guidance for IACS Auditors to the ISM Code, REC_74-A Guide to Managing Maintenance in accordance with the Requirements of ISM Code</p>
<p><u>Нормативные документы РС / RMRS</u></p>	<p><u>НД № 2-080101-012</u> «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 (Кодекс ОСПС)». <u>НД № 2-080101-013</u> «Руководство по осуществлению положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)»</p>

Экспертная оценка ИМО результатов внедрения МКУБ.

С момента внедрения в международном судоходстве стандарта управления безопасностью на основе МКУБ и по истечению лет появился интерес к вопросу об эффективности внедрения.

По указанию Генерального секретаря ИМО была создана Группа независимых экспертов, представляющих разные организации морской индустрии по сбору и анализу информации о влиянии МКУБ на деятельность морской индустрии.

Положительное влияние внедрения было проиллюстрировано на примере диаграмм общего количества кораблекрушений и разлива нефтепродуктов.

Figure 1 – Reduction of Total Ship Losses by Number (Ships over 500 GT)

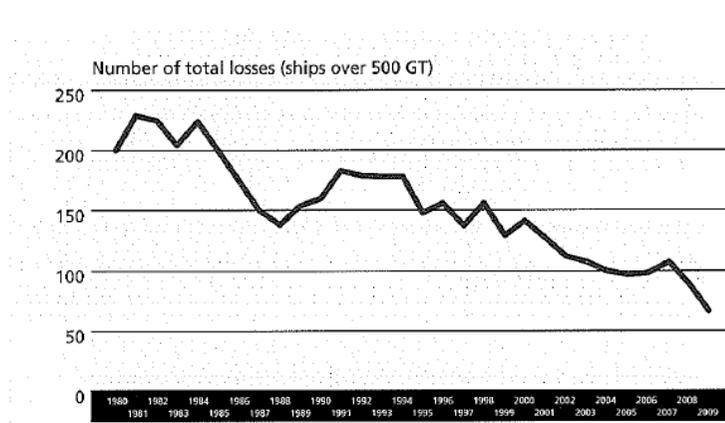
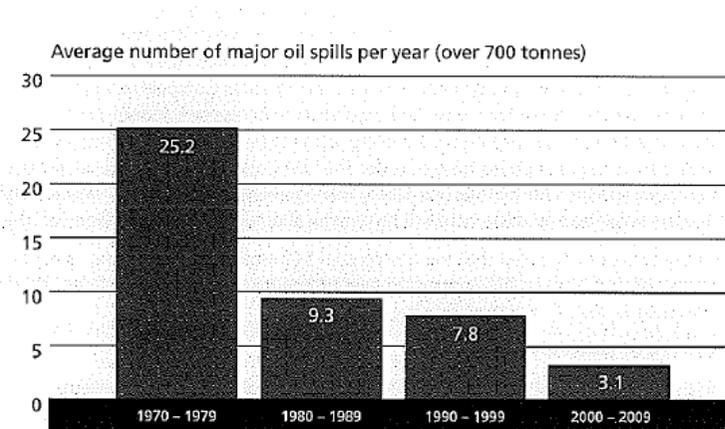
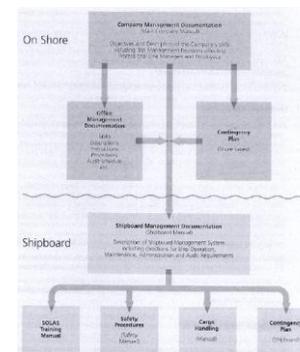


Figure 2 – Reduction in Oil Spills

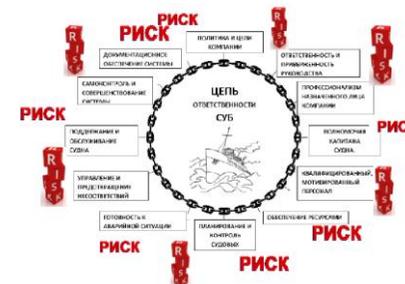


На основе опыта проведения освидетельствований систем управления безопасностью РС считает, что основа успеха реализации закладывается в самом начале и основывается на нескольких принципиальных моментах.

1. СЕРТИФИКАЦИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (СУБ) НЕ ЯВЛЯЕТСЯ РАЗОВОЙ КАМПАНИЕЙ, и проводится не только для получения соответствующих документов. С внедрением СУБ ответственность за безопасную эксплуатацию и выполнение всех установленных требований приходит на все время обладания правом эксплуатации флота и поддержания Документа о соответствии.
2. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОЛЖНА СТРОИТЬСЯ НА КРЕПКОМ ФУНДАМЕНТЕ. Таким фундаментом для системы управления безопасностью являются приверженность всех вовлеченных в процесс людей, обеспеченность ресурсами, а именно надежная экономическая основа. Обеспечение этого возможно, когда эксплуатация судна и обеспечение безопасности осуществляется в рамках одной организационной структуры. В международном кодексе это заложено в определении компании, которая в первую очередь несет ответственность за эксплуатацию, а также согласилась принять обязанности и ответственность возложенные МКУБ. Важно иметь точное определение компании - компании, которая эксплуатирует судно, заинтересована в результатах производственной деятельности и выделении ресурсов на поддержание системы управления безопасностью.
3. ОСНОВОЙ УСПЕШНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СУБ ЯВЛЯЕТСЯ ЕЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ. Для того чтобы система управления безопасностью была, ее необходимо задокументировать. Залогом правильного функционирования системы управления безопасностью является ее внимательное и творческое описание. Разработка должна проходить при участии всего заинтересованного персонала компании. Документация обязательно должна быть утверждена высшим руководством - как признак принятия ответственности. При освидетельствовании системы управления безопасностью важным элементом должно быть рассмотрение документации и подтверждение ее соответствия реальному функционированию СУБ.
4. ВЫСШЕЕ ДОСТИЖЕНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ – СПОСОБНОСТЬ ПРЕДВИДЕТЬ И ПРЕДОТВРАТИТЬ.



В преамбуле международного кодекса управления безопасностью говорится, что только в управляемых условиях можно достичь желаемых результатов и что «краеугольным камнем хорошего управления безопасностью является добросовестное отношение к своим обязанностям членов компании сверху донизу. В вопросах безопасности и предотвращения загрязнения именно приверженность делу, компетентность и мотивация лиц на всех уровнях определяют конечный результат». Функционирование и совершенствование СУБ, направлено на достижение ГЛАВНОЙ цели – ПРЕДОТВРАТИТЬ, предотвратить аварии, катастрофы, гибель и кораблекрушения в судоходстве.



Предотвратить можно, по меньшей мере, двумя способами.

- 1) Совершенствуясь на опыте ошибок по факту уже случившегося. Это так называемый реактивный метод применения корректирующих и предупреждающих действий. Этот метод считается традиционным, однако основной недостаток заключается в том, что его применение в управлении безопасностью полностью не исключает повторения ошибок, которые со временем могут выходить из-под контроля.
- 2) Второй способ предотвращения построен на основе управления рисками. Это так называемый проактивный метод, направленный на упреждение негативных событий, который заключается в идентификации, оценке опасности и ее вероятности для того, чтобы своевременно снизить степень риска или нейтрализовать его полностью.

Современный уровень управления безопасностью в обязательном порядке предусматривает использование процедур по оценке рисков проведения судовых операций. Поэтому неотъемлемой частью СУБ уже при проектировании должна быть не только идентификация, но и оценка возможных рисков, работа с потенциально опасными ситуациями.



5. СУБ - ЭТО КОМПЛЕКС, В КОТОРОМ НЕ ДОПУСТИМО ПРИСУТСТВИЕ СЛАБЫХ ЗВЕНЬЕВ. Система управления безопасностью (СУБ) – это структурированная и задокументированная система, дающая возможность персоналу Компании эффективно проводить политику Компании в области безопасности и защиты окружающей среды. СУБ состоит из отдельных элементов, но рассматривать ее следует как единую цепь ответственности, образующую защиту судоходства от вероятных рисков. Эта защита крепка и надежна до тех пор, пока не появится слабое звено. Важно чтобы система была в состоянии своевременно определить это слабое звено и внести необходимые предотвращающие действия. Элементы системы:

- 1) ПОЛИТИКА КОМПАНИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РУКОВОДСТВА;
- 2) НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО КОМПАНИИ;
- 3) ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАПИТАНА;
- 4) РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ;
- 5) ПЛАНИРОВАНИЕ СУДОВЫХ ОПЕРАЦИЙ;
- 6) ГОТОВНОСТЬ К АВАРИЙНЫМ СИТУАЦИЯМ;
- 7) АНАЛИЗ ОПАСНОСТИ И ДОКЛАДЫ О НЕСООТВЕТСТВИЯХ;
- 8) ПОДДЕРЖАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ СУДНА;
- 9) ДОКУМЕНТАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СУБ;
- 10) ОБЗОР СОСТОЯНИЯ СУБ И ВНУТРЕННИЕ ПРОВЕРКИ;
- 11) СЕРТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКИ.



Сбой в функционировании любого звена способен привести к катастрофическим последствиям.

6. ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА – ДОЛЖНА БЫТЬ ОСНОВОЙ ОСНОВ.

Решать поставленные задачи в рамках реформы можно с участием грамотного в вопросах управления безопасностью берегового и судового персонала. В рамках реализации программы внедрения МКУБ в 1999г. Министерством транспорта было утверждено «Положение об освидетельствовании учебно-тренажерных центров подготовки специалистов морского транспорта по вопросам внедрения и поддержания систем управления безопасностью». Целью данного положения является обеспечение гарантий того, что услуги по подготовке правильно организованы, содержат четкие цели в отношении результатов, проводятся квалифицированно, оцениваются и совершенствуются в зависимости от опыта и изменения обязательных национальных и международных требований и норм.

В соответствии с наделенными полномочиями РС выполняет весь комплекс процедур по освидетельствованию системы подготовки УТЦ. Курсы подготовки предусматривают программы по подготовке аудиторов внутренних проверок и подготовке судового персонала по МКУБ. В настоящее время в Российской Федерации действуют семь УТЦ поддерживающих соответствие системы подготовки и предоставляющие услуги по подготовке:

1. УТЦ по МКУБ ГМА им. адмирала С.О. Макарова, г. Санкт-Петербург
2. УТЦ по МКУБ ФБОУ ВПО СПГУВК (Государственный университет водных коммуникаций) г. Санкт-Петербург
3. УТЦ по МКУБ СПбМТК (“Санкт-Петербургский морской технический колледж”)
4. УТЦ по МКУБ БМТЦ (“Балтийский Межотраслевой Тренажерный Центр”) г. Калининград
5. УТЦ по МКУБ КМРК (“Калининградский морской рыбопромышленный колледж”) г. Калининград
6. УТЦ по МКУБ “ВЕГА” филиала ФГБОУ ВПО “Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова” в г. Ростов-на-Дону
7. УТЦ по МКУБ ВПО “Мурманский государственный технический университет”

7. НЕ ДОПУСТИТЬ ПОДМЕНУ УПРАВЛЕНИЯ «БУМАЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ».

При обсуждении результатов внедрения МКУБ часто встречается критика в адрес Кодекса за большое количество бумажной работы и подмену фактической деятельности бумажными доказательствами. На первом этапе бытовало представление, что качество СУБ пропорционально количеству страниц в руководствах и процедурах. Количество документов явно перегружало работу и формировало у моряков отторжение к нововведениям МКУБа.

Документы должны служить поддержкой в работе, а не обременением, поэтому следует заботиться, чтобы количество документов было оптимальным.

Подтверждение соответствия системы управления безопасностью подразумевает предъявление документальных доказательств. Опасность работы только на основе «документальных доказательств» заключается в том, что подтверждая соответствие только по отчетам и записям, фактическую работу

можно подменить бумагой. И, как правило, проверяющие этому способствуют. Чтобы не привить неправильное представление об управлении безопасностью документальные подтверждения должны подкрепляться фактами. Документы необходимы для регистрации выполнения требований, а не для подмены фактических дел. Следует всячески препятствовать формированию такого явления как «бумажная безопасность».

8. БИЗНЕС ОБЯЗАН СЧИТАТЬСЯ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ.

Эксплуатационная деятельность и деятельность по обеспечению безопасности должны взаимодействовать постоянно и согласованно. Обязательным элементом функционирования СУБ является согласование контрактов ответственными лицами компании. Координатором такого взаимодействия является должностное лицо компании ответственное за безопасную эксплуатацию (назначенное лицо).

Обязанность компании по международному кодексу заключаются в том, что: « Компания является ответственной за обеспечение назначенного лица ресурсами и поддержкой береговых служб, необходимыми для выполнения им своих обязанностей». Определенным гарантом того, что коммерческие структуры работают согласованно с безопасностью, является декларация того, что назначенное лицо компании обеспечено прямым доступом к первому лицу компании. Если это не обеспечивается на деле, существует вероятность того, что безопасность может быть не услышанной.

9. ДОЛГОСРОЧНАЯ ЦЕЛЬ – ЭТО ФОРМИРОВАНИЕ НА ОСНОВЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ «КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ».

Результаты поиска новых путей снижения аварийности и трагедий на море в общей концепции сводятся к тому, что, необходимо формирование во всех сферах судоходства и, прежде всего, на судах так называемой «культуры безопасности». БЕЗОПАСНОСТЬ должна стать приоритетом номер ОДИН, и ею следует управлять систематически и эффективно, как другими составляющими бизнеса.

В компании необходимо следовать принципу: «Безопасность — это дело каждого».

Система управления безопасностью — это школа воспитания персонала в духе «культуры безопасности». От принудительного выполнения требований безопасности люди постепенно переходят к осозанным безопасным действиям и поступкам, которые становятся привычными и в совокупности с безопасной техникой и условиями труда создают культурную среду, в которой риски возможных угроз для судна и персонала снижены до допустимого уровня.

Таким образом, чем быстрее будет расширяться сфера применения стандартов безопасности в судоходстве, чем более действенным будет контроль над выполнением существующих правил и стандартов, тем скорее можно ожидать и формирование «культуры безопасности».

Нужно иметь в виду, что «культура безопасности» должна быть присуща и стать образом жизни для всех без исключения сотрудников компании и членов экипажа. Даже один человек, не отвечающий этому условию, может совершить действия, которые приведут к аварии, загрязнению среды, создадут для судна опасную ситуацию.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ.