



СЕРГІЙ ОБУШНИЙ,
капітан-наставник – начальник групи експлуатації плавзасобів
ФДУ «Керченський район Держгідрографії»

Методика перевірки готовності судна до виходу в море

Перед виходом у море

Гідрографічні судна та катери готуються до виходу в море за рішенням начальника філії відповідно до планів навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства або для виконання екстрених робіт.

Виходи в море поділяються:

- алежно від тривалості підготовки до виходу – на планові та екстрені;
- алежно від цілей, тривалості та районів плавання:
 - виходи для виконання гідрографічних, лоцмейстерських або спеціальних робіт;
 - ближні – у межах акваторій портів (плавання по рейдах);
 - дальні – за межами акваторій портів, включаючи каботажне плавання в рамках обмежень для даного плавзасобу згідно зі встановленим класом.

Загальна організація підготовки до будь-якого виходу в море або плавання по рейдах є однаковою і складається з попередньої та безпосередньої підготовок. Усі плавзасоби, що знаходяться в експлуатації, повинні мати свідоцтво на придатність до плавання, видане відповідним органом технічного нагляду за плавзасобами.

Попередня підготовка плавзасобів до виходу в море

Підставою для початку попередньої підготовки плавзасобів до виходу в море є:

- план навігаційно-гідрографічного забезпечення;
- місячний план робіт;
- розпорядження начальника філії про необхідність виходу для виконання позапланових робіт.

Згідно з вимогами частини 2 розділу А-VIII/2 Кодексу ПДМНВ-78/95, «Керівництвом з планування рейсу», прийнятим Резолюцією А.893(21) від 25.11.1999 року, планувати рейс і перехід необхідно для усіх суден. Таке планування передбачає оцінку, тобто збір всієї інформації про майбутній рейс (перехід); детальне планування рейсу (переходу) від причалу до причалу, включаючи райони, в яких виникає необхідність присутності на борту лоцмана; дотримання плану і контроль за переміщенням судна при його виконанні. Завдання на підготовку до виходу в море ставить капітану судна начальник філії.

Оцінка майбутнього рейсу (переходу)

Отримавши розпорядження на підготовку судна до виходу в море, капітан здійснює оцінку майбутнього рейсу (переходу), в ході якої перевіряються:

- положення і стан судна, його остійність та обладнання; наявність будь-яких експлуатаційних обмежень; допустима осадка в морі, на фарватерах і в портах; дані щодо маневреності судна;

- з'ясовуються особливості вантажу, його розміщення, укладання та кріплення на судні;
- укомплектованість судна компетентним і дієздатним екіпажем;
- стан технічної документації, суднових документів, дипломів керівного складу (термін чинності документів);
- точність і ступень відкоригованості карт належного масштабу, що будуть використовуватися у майбутньому рейсі (переході), наявність постійних чи тимчасових попереджень мореплавцям, чинних радіонавігаційних попереджень, що стосуються рейсу (переходу);
- наявність точних і відкоригованих лоцій, посібників для плавання;
- інші питання, що можуть вплинути на майбутній рейс (перехід);
- уточнюються місця укриття від штормової негоди на маршруті переходу, місця можливих якірних стоянок. При оцінці безпеки стоянки враховуються такі фактори: захищеність від вітру та хвилювання, розміри акваторії, наявність течій та припливно-відпливних явищ, навігаційна забезпеченість району, глибини, рельєф дна і ґрунт.

А також чітко вказуються усі небезпечні райони і райони безпечного плавання, включаючи встановлені шляхи руху, системи суднових сполучень і служби регулювання руху суден та ін.

Планування майбутнього рейсу (переходу)

На підставі такої всебічної оцінки майбутнього рейсу складається докладний план переходу, який повинен охопити весь шлях від причалу до причалу, включаючи райони, де передбачено користування послугами лоцмана.

У плані рейсу (переходу) має бути передбачено:

- прокладання майбутнього маршруту, яким здійснюватиметься рейс (перехід), на картах належного масштабу: нанесення фактичного напрямку майбутнього маршруту або шляху, а також усіх небезпечних районів та районів, де необхідно враховувати аспекти захисту морського середовища;
- основні елементи забезпечення охорони життя людини на морі, безпечного і ефективного плавання і захисту морського середовища під час майбутнього рейсу (переходу), зокрема:
 - безпечну швидкість, з огляду на наявність навігаційних небезпек на майбутньому маршруті або шляху, маневрові характеристики судна і його осадку з урахуванням наявних глибин;
 - необхідність зміни швидкості на маршруті, наприклад, при обмеженнях, пов'язаних з перехо-



- дом у нічні години, припливними течіями, при врахуванні осадки кормою на ходу або через крен при поворотах судна;
- в) необхідну мінімальну глибину під кілем у критичних зонах на мілководді;
 - г) місця, де необхідно змінити режим роботи машин і механізмів;
 - д) точки зміни курсу з урахуванням циркуляції судна при запланованій швидкості та очікуваному впливі припливних та інших течій;
 - е) спосіб і частоту визначення місцеположення, включаючи основні і допоміжні способи, із застосуванням районів, в яких точність визначення місця є особливо важливою і де потрібна максимальна достовірність;
 - є) використання встановлених шляхів руху суден і систем суднових сполучень, а також служб руху суден;
 - ж) пропозиції щодо захисту морського середовища;
 - з) плани дій у надзвичайних ситуаціях, де пропонуються альтернативні заходи для виходу судна на велику глибину або прямування його у порт-укриття чи на безпечну якірну стоянку у разі аварії, що вимагає відступу від плану, з урахуванням наявних берегових засобів і обладнання для реагування при аварійних ситуаціях, характеру вантажу і самої аварії.

Деталі плану рейсу (переходу) мають бути чітко визначені і зафіксовані на картах і в рейсовому плані або на комп'ютерному диску.

План рейсу (переходу), а також усі його деталі повинні бути схвалені капітаном до початку рейсу (переходу).

При підготовці до виходу в море капітан:

- а) проробляє майбутній рейс (перехід) з командним складом судна, усі його основні завдання та особливості доводить до відома членів екіпажу. Після вивчення районів майбутнього плавання по генеральних навігаційних картах вибирає маршрут переходу судна і здійснює попереднє прокладання в обсязі, необхідному для безпечного плавання. З генеральних карт попередньо прокладений маршрут переносить на відкориговані шляхові карти і плани;
- б) зазначає старшому помічнику капітана та старшому механіку точний час готовності судна до відходу;
- в) перевіряє технічний стан судна, наявність на борту судна паливно-мастильних матеріалів, прісної води, продуктів харчування, ступінь готовності екіпажу до виходу, тобто робить усе те, що має гарантувати:
 - безпеку плавання;
 - безпеку особового складу;
 - безумовне виконання поставленого завдання;
 - належні робочі та побутові умови для екіпажу;
 - постійну готовність до ефективного використання засобів боротьби за живучість свого судна відповід-

но до НБЖС, а також надання допомоги іншим суднам, що зазнали лиха в морі;

- запобігання забрудненню навколишнього середовища.
- г) у разі необхідності вирішує питання стосовно:
 - поповнення запасів ПММ, прісної і котельної води, продовольства та ін.;
 - визначення маневрових елементів судна;
 - визначення і знищення залишкової девіації;
 - визначення поправок навігаційних та інших приладів;
 - перевірки технічних засобів, контрольно-вимірвальних приладів, рятувальних засобів, протипожежного і аварійного майна, інших приладів і обладнання;
 - тренування з навчальних тривог.
- д) в обов'язковому порядку перевіряє:
 - стан технічної документації, суднових документів, дипломів керівного складу (термін чинності документів);
 - стан корпусу (відсутність водотечі, наявність на штевнях судна шкал осадки, вантажної марки, зовнішній вигляд);
 - стан головних двигунів і всіх допоміжних механізмів (включаючи брашпиль, кермову машину);
 - навігаційне обладнання, засоби зв'язку і сигналізації (наявність, стан, догляд), зокрема:
 - магнітні компаси (наявність таблиць девіації, дат її знищення);
 - навігаційні карти (наявність на майбутній перехід, їх коректура);
 - секстанти, хронометри (журнал поправок, регулярність ведення);
 - лаги механічні, електричні;
 - електронавігаційні та радіотехнічні прилади (гірокомпас, радіолокатор, ехолот тощо);
 - зв'язок і сигналізацію (радіостанція основна, шлюпкова, аварійна радіоапаратура), звукові прилади (свистки, сирени);
 - рятувальні засоби: шлюпки, їх стан, наявність, постачання; плоти рятувальні (ПРН-6МК, ПРН-10МК, ПРН-20МК) – терміни перекладання; наявність і стан індивідуальних рятувальних засобів (жилетів, кругів);
 - якість і кількість недоторканого запасу;
 - аварійне майно (наявність, облік, зберігання);
 - вантажний пристрій (стан, термін перевірки);
 - якірний пристрій (кількість, стан якорів, якірних ланцюгів);
 - стерновий пристрій (ручний аварійний привід, перехід на запасне керування стерном, уміння екіпажу користуватися ним), результат перевірки в роботі;
 - швартовний пристрій (стан, наявність швартовних канатів);
 - люки, ілюмінатори, двері (стан, забезпечення герметичності);



- санітарний стан судна (харчоблок, місця загально-го користування, зовнішній стан);
- протипожежні засоби (наявність, стан пожежних магістралей, ріжків, шлангів, іншого обладнання);
- стан осушувальної системи (в дії).

Перевірка готовності судна

Безпосередня підготовка судна до виходу в море і перевірка його готовності проводяться у разі позитивних результатів усіх заходів попередньої підготовки, про що капітан доповідає начальнику філії.

Під час безпосередньої підготовки перевіряється готовність судна за такими параметрами:

- підготовка екіпажу і боротьба за живучість (наявність і комплектація аварійної папки судна, документації з боротьби за живучість), знання членами екіпажу сигналів тривоги, знання обов'язків кожного відповідно до розкладу тривоги, наявність укомплектованих рятувальних жилетів, уміння правильно їх надягати, користуватися рятувальним плотом, линвокидальним апаратом, піротехнічними засобами;
- знання екіпажем свого судна, місць розташування пожежних постів, зберігання аварійного майна та інструментів, уміння користуватися усіма засобами пожежогасіння, швидко здійснювати перехід на аварійний стерновий привід, працювати з аварійною шлюпковою радіостанцією;
- чітке знання правил МПЗЗС-72, уміння користуватися і обробляти радіолокаційну інформацію для безпечного розходження із суднами, знання маневрових елементів судна;
- організація прийому під час плавання прогнозів погоди, ПРИПів, у тому числі в системі НАВТЕКС, а також під час стоянки у портах перед виходом у море;
- наявність на судні навігаційних карт на район плавання, підтримання їх коректури на сучасному рівні;
- наявність попереднього навігаційного прокладання маршруту на генеральній та шляхових навігаційних картах і планах, Плану переходу по майбутньому маршруту плавання, затверджених капітаном;
- готовність та вміння швидко подати сигнал тривоги у разі некерованості судна;
- наявність у штурманській та стерновій рубках таблиць маневрових елементів судна, схем тінювих секторів і мертвих зон радіолокаторів, таблиць девіації, інструкції та схем маневрування при падінні людини за борт, схеми розходження із земснарядями, таблиці штормових однопрапорних сигналів;
- стан техніки безпеки і охорони праці, виконання чинних інструкцій, наявність інструктажів з техніки безпеки;
- перевірка і наявність графіків проведення планово-попереджувальних оглядів і ремонтів;

– наявність документації та дотримання заходів із запобігання забрудненню моря;

– наявність на судні технічної документації та довідкової літератури.

За 15 хвилин до призначеного часу відходу капітан судна приймає від старшого помічника капітана і старшого механіка рапорт про готовність судна, наявність на борту членів екіпажу і про відсутність сторонніх осіб на судні.

При виконанні плану рейсу (переходу) або при ухваленні рішення про відхилення від прийнятого плану необхідно враховувати такі фактори:

- надійність і стан суднового навігаційного обладнання;
- розрахунковий час прибуття у критичні точки (висота припливу і течій);
- метеорологічні умови (особливо в районах з частими періодами поганої видимості), а також використання інформації, що надається службами для вибору маршруту залежно від погодних умов;
- проходження небезпечних точок удень і в нічні години, як це може впливати на точність визначення місцезнаходження;
- умови руху суден, особливо у точках сходження.

У період з 25-го по 30-те число кожного місяця члени комісії перевіряють – кожен по своїх напрямках – готовність плавзасобів філії до безаварійного плавання і виконання гідрографічних і лоцмейстерських робіт, враховуючи при цьому план використання суден на майбутній місяць.

Після закінчення перевірки кожен член комісії робить письмовий висновок про ступінь готовності судна до виходу в море і засвідчує це особистим підписом у «Контрольному листі готовності судна (катера) до виходу в море».

Після підписання «Контрольного листа...» усіма членами комісії голова комісії (керівник перевірки) робить свій висновок щодо готовності судна до виходу в море. Висновки комісії доводяться до відома капітана і старшого механіка судна, які засвідчують це особистим підписом. Голова комісії (керівник перевірки) разом з капітаном подає «Контрольний лист...» на затвердження начальника філії.

Складається «Контрольний лист...» у 3-х примірниках: 1-й примірник залишається на судні, 2-й – надається диспетчеру, 3-й – залишається у групі ЕП.

Вихід в акваторію внутрішнього та зовнішнього рейдів, на КПК і КСК здійснюється за «Журналом обліку виходу плавзасобів у море». «Контрольний лист...» у таких випадках не складається.

На кожен вихід плавзасобів за межі зовнішнього рейду комісією здійснюється окрема перевірка в обсязі «Контрольного листа...»; за необхідності складається окремий «Контрольний лист...».

Остаточний дозвіл на відхід плавзасобу від причалу капітан отримує після письмового дозволу начальника філії або особи, яка його заміщає.