

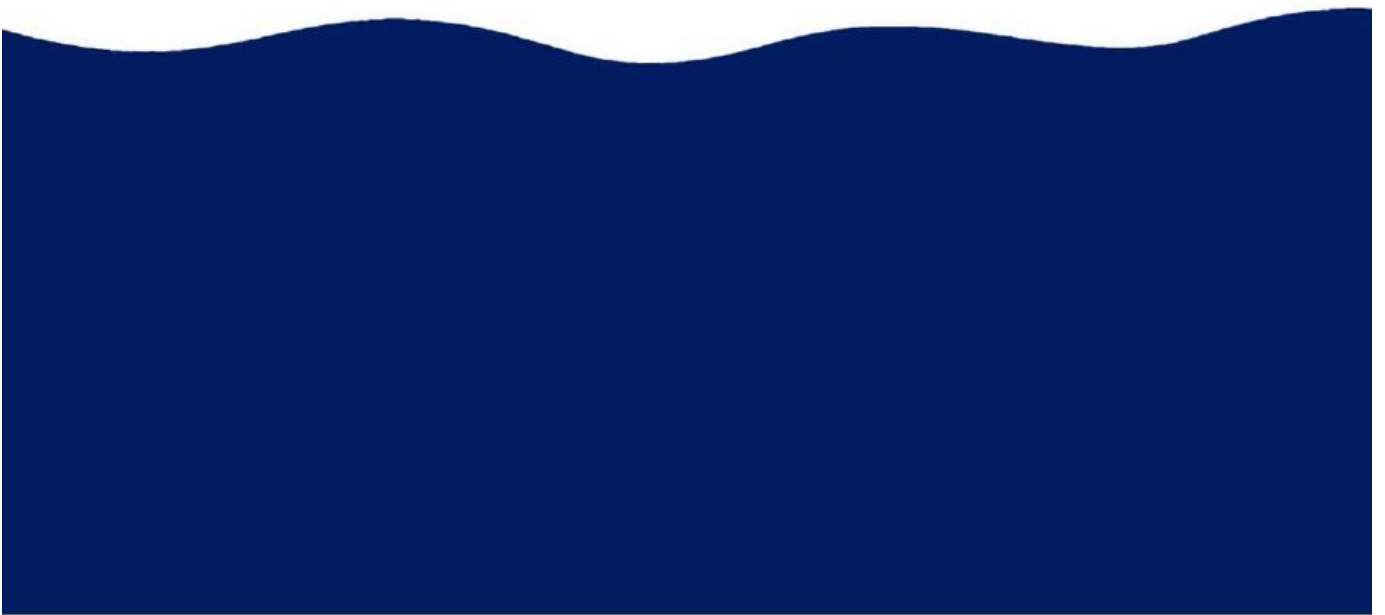


ПОСІБНИКИ ISAF
ДЛЯ
КЕРІВНИХ ПЕРЕГОНОВИХ ОСІБ
ЗАГАЛЬНІ РОЗДІЛИ
РОЗДІЛ 3

ПОРЯДОК ДІЙ ЩОДО НЕПЕРЕДБАЧЕНИХ І НАДЗВИЧАЙНИХ
СИТУАЦІЙ

ПЕРЕКЛАД УКРАЇНСЬКОЮ

ВФУ 2013



ПОСІБНИК ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ СУДДІВ-РЕФЕРІ ЗАГАЛЬНИЙ РОЗДІЛ 3

Зміст	Сторінка
3.1 Мета і завдання	3./2
3.2 Вступ	3./2
3.3 Оцінка рівнів ризику та план заходів за надзвичайних і непередбачених ситуацій	3./2
3.4 Залежність характеру заходів щодо безпеки від типу змагань	3./3
3.5 Відповідальність	3./3
3.5.1 Змагуни	3./3
3.5.2 Керівник перегонів	3./3
3.6 Схема побудови плану щодо безпеки	3./4
3.6.1 Змагання швертботів і вітродошок	3./4
3.6.2 Океанські змагання, змагання крейсерських і змагання перегонових яхт	3./8

3.1 Мета і завдання

Метою і завданням будь якої політики щодо безпеки, прийнятої на якій би то не було змагання, є запровадження ефективної, грамотної системи безпеки, яка б надала можливість змагунам, офіціалам, та всім, хто є причетним до проведення змагань, отримати від змагань максимальне задоволення із найменшим ризиком для свого здоров'я і благополуччя, незалежно від наявності як очікуваних, так і непередбачених умов.

3.2 Вступ

3.3 У ПВП 1, ПВП 4 і у стандартних вітрильницьких інструкціях, а саме у пунктах, які стосуються питань безпеки, зазначається, що судно є цілком відповідальним за свою власну безпеку. Незважаючи на це, безпека є такою цариною, яка не може бути поза активним і відповідним до "доброї морської практики" контролем і управлінням з боку керівних перегонових осіб.

Заходи щодо питань безпеки на будь яких змаганнях повинні мати різний характер, що залежить від низки чинників. Такими чинниками є типи суден, які беруть участь у перегонах, кількість суден і змагунів-учасників, типи дистанцій, що застосовуються, місцезнаходження району перегонів, умови можливих станів моря і підготовленість для таких умов учасників перегонів. Утім, для змагань будь якого типу є загальний підхід до організації заходів щодо безпеки, а саме, має бути зроблено оцінку ступеню ризику і складено план дій у разі виникнення непередбачених і надзвичайних ситуацій. Зазвичай оцінка ступеню ризику і план дій за непередбачених і надзвичайних ситуацій знаходяться у межах одного документу, де поперед них містяться загальні дані про захід в цілому і наводиться перелік головних керівних осіб заходу.

У цьому розділі посібника наведено різні варіанти вирішень питань, що стосуються порядку використання засобів безпеки, на будь яких окремих змаганнях з метою зниження ступеня природного ризику, який є притаманним для змагань на вітрильних суднах, настільки, наскільки це є практично можливим (ALARP)*. Наступні поради стосуються всіх можливих різновидів вітрильницьких перегонів. Утім, оскільки ці поради спираються на приклади з практичного проведення різних перегонів, вони мають розглядатися як поради, а не як вказівки, яким обов'язково треба слідувати, адже вони тільки висвітлюють практичні досягнення. Існують інші системи, які також є цілком прийнятними. Керівники перегонів мають порівняти наведені тут поради із характером своїх перегонів і, якщо це є прийнятним, пристосувати їх до конкретних специфічних вимог.

3.3.1 Оцінка рівнів ризику

Оцінка рівня ризику має бути зроблена для кожних змагань, аби можна було визначити потенційний ризик і знизити його до практично можливого рівня.

Кожний із ризикових чинників має бути визначеним і описаним разом із можливостями його мінімізації. Можливе значення, матеріалізованих наслідків ризику мають бути висвітлені як показники виміру того, які треба вживати заходи, аби мінімізувати цей ризик. Спроба кваліфікувати, чи визначити значення, ризику, дає можливість все розставити по своїх місцях і впливати на ситуацію. Ймовірніше за все, спеціальну оцінку доведеться проводити не тільки по одному із факторів ризику.

У процесі оцінок рівнів ризику може виявитися недосконалість планованої раніше керівником перегонів організації безпеки і з'явиться можливість ввести в дію подальшу контрольну оцінку майбутніх ризиків, аби і їх мінімізувати.

3.3.2 План заходів за надзвичайних і непередбачених ситуацій

Знов таки, цей документ має бути створений набагато раніше, ніж розпочнуться змагання. Він має визначити те, що треба буде зробити, у разі появи серйозного ризику (про який йтиметься в оцінці рівнів ризику). Особи, відповідальні за безпосереднє проведення певних дій, чи за нагляд за виконанням таких дій, мають бути визначені за їхніми прізвищами, або

* Принцип **ALARP** полягає в тому, що залишковий ризик повинен бути настільки низьким, наскільки це можливо. (Пояснення перекладача)0

посадами і наведено контактні зв'язки. Має бути зазначено також і потенційні джерела допомоги іззовні та наведено їхні контактні дані (скажімо, рятувальної служби, чи служби з надзвичайних ситуацій, швидкої медичної допомоги, лікарняних установ і т. ін). Необхідні негайні адресні сповіщення про надзвичайний випадок мають також контролюватися і забезпечуватися призначеними для цього певними відповідальними особами.

3.4 Залежність характеру заходів щодо безпеки від типу змагань

Різновид організації служби безпеки має обиратися у відповідності з типом і характером змагань. Чинниками, які впливають на тип і обсяг служби безпеки є, між іншим, такі:

- Типи суден. Вимоги щодо кільових яхт, швертботів, дошок, чи моделей, є дуже відмінними одні від одних. Змішаний флот часто створює додаткові проблеми щодо організації безпеки.
- Кількість суден. Як різновид, так і обсяг служби безпеки часто напряму залежить від кількості суден та/або змагунів-учасників.
- Місцезнаходження району перегонів. Вимоги щодо безпеки для океанських перегонів, відрізняються від просто перегонів у відкритому морі, перегонів на внутрішніх водах, чи на закритих акваторіях.
- Підготовленість спортсменів-учасників. Зазвичай за загальну підготовленість треба вважати рівень підготовленості найменш підготовлених змагунів, який і має визначати необхідний тип, характер і обсяг організації безпеки для всього флоту.
- Вік змагунів. Як дуже молоді, так і змагуни похилого віку є фактором, який вимагає підвищеної уваги щодо безпеки.

3.5 Відповідальність

3.5.1 Змагуни

У правилі ПВП 1 чітко визначено обов'язок мати вдягненим на собі індивідуальний засіб плавучості як особистий обов'язок змагуна, таким чином це правило доповнює правило ПВП 4 у якому чітко прописано, що тільки саме судно несе повну відповідальність за своє рішення брати участь у перегонах (або продовжувати участь у перегонах, якщо воно стартувало) і нести на обравку відповідні рятувальні засоби для цього. Обов'язком змагунів також є і надання допомоги будь якій особі, або судну, що є у небезпеці.

У вітрильницькій інструкції має зазначатися вимога до учасників додержувати запровадженої системи безпеки, за якою було б гарантовано те, що перегоновий комітет отримав підтвердження, що судно, яке допущене до перегонів і бере у них участь, знаходиться на дистанції і бере участь у перегонах, або ж, що воно отримало допомогу і не є таким, що бере участь у перегонах.

3.5.2 Керівник перегонів

Рішення про те, що на учасниках перегонів обов'язково мають бути вдягнені особисті засоби плавучості є, як зазначено у ПВП 40, на відповідальності керівника перегонів, якщо тільки не вимагається за місцевими правилами плавання, аби під час знаходження судна на воді ОЗП завжди були вдягненими на особовому складі суден. Отже, ця справа так, чи інакше, є одним із обов'язків управління проведенням перегонів. Окрім цього за Кодексом поведіння ISAF увесь склад керівництва перегонами несе відповідальність за будь які свої дії, що стосуються безпеки і благополуччя учасників перегонів. Отже, не дивлячись на те, що на змаганнях може бути причетною і відповідальною за рятування і безпеку ціла низка осіб, відповідальність щодо цього лежить виключно на головному керівникові перегонів, навіть тоді, коли ці обов'язки формально покладені на інших осіб.

Керівник перегонів має весь час здійснювати плинний контроль за флотом і спостерігати за умовами, за яких відбуваються перегони. Безпека самих змагунів завжди є першочерговим завданням, порівняно з безпекою суден та іншою матчастиною. Вибір моменту для будь якого втручання також є дуже важливим; адже перекидання для одних типів суден є досить звичайною справою, тоді як для інших являє собою надзвичайну ситуацію; якщо перегони можуть тривати безпечно без втручання у їх відбування, то вони мають тривати. Засоби

безпеки і рятування мають залишатися у стані готовності, аж доки всі судна, що були у перегонах, або й зійшли, не повернуться безпечно на берег, чи до гавані на кшталт стоянки у яхт-клубі, чи у марині.

Медичне обслуговування має забезпечуватися або медпунктом на самих змаганнях, де чергує лікар змагань, або службою швидкої меддопомоги та іншими місцевими медичними закладами. Кожне із суден, які обслуговують змагання, чи мають пряме відношення до змагань, повинне мати на облавку як мінімум сумку-аптечку для першої меддопомоги.

3.6 Схема побудови плану щодо безпеки

3.6.1 Змагання швертботів і вітрошонок

Для того, аби мати найбільш повне забезпечення допомоги за надзвичайних обставин, має бути складено відповідний план.

На такий план впливає декілька чинників:

3.6.1.1 Розмір і розташування акваторії перегонів.

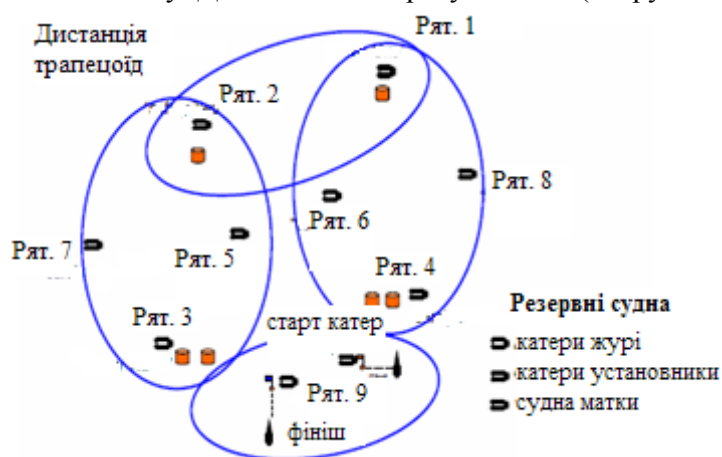
Перегони на внутрішніх водах і у дельтах річок зазвичай контролюються радіозв'язком безпосередньо з головного суддівського судна. Плинне спостереження за перебігом внутрішніх перегонів може здійснюватися просто із вікон приміщень яхт-клубу. Але ж наявність засобів зв'язку з суднами рятувально-патрульної служби все одно є необхідною умовою.

3.6.1.2 Кількість районів перегонів.

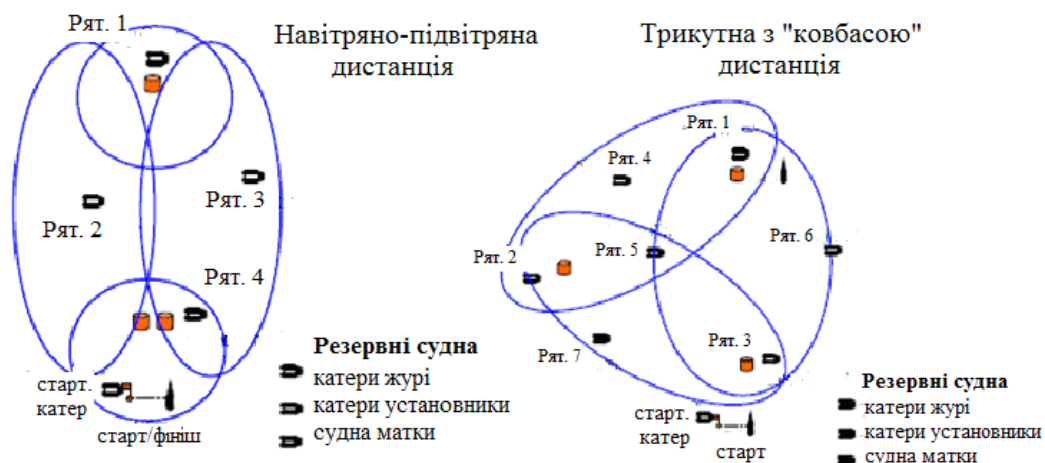
Вимоги до централізації системи зв'язку щодо управління, розподілу ділянок і координації дій рятувально-патрульними катерами визначаються кількістю районів перегонів. На більшості змагань, де задіяно кілька районів перегонів, найкращим методом управління рятувально-патрульною службою, є управління із центральної бази. Але ж це може бути, як плавуча база, у разі знаходження керівника рятувально-патрульної служби на воді, так і берегова, за знаходження його у певному приміщенні бази. Зв'язок між катерами і центральною базою зазвичай здійснюється по радіо, але можуть використовуватися і мобільні телефони. Якщо ж перегони проводяться тільки на одній дистанції, то зазвичай немає необхідності мати іншу базу, окрім головного керівника перегонів, який виконує свої обов'язки, або ж для керування катерами може призначена особа.

3.6.1.3 Різновиди допомоги

Надавати допомогу швертботам та іншим суднам, які можуть перевертатися, краще за все з надувних катерів з жорстким днищем (RIB) або з подібних до них малих катерів. Зазвичай краще мати флот катерів, розташованих на визначених заздалегідь місцях дистанції. Зручно мати також і плавучу базу на кшталт судна матки до якої може швартуватися судно, яке не у змозі впоратися з наявними погодними умовами, екіпаж якого вибився із сил, чи ще щось, тоді, як інші катери продовжують рятувальні роботи. Важливо мати план, за яким патрульні катери розподіляються, аби стояти на чатах, аби використовувати їх ефективно для плинного контролю, спостереження за учасниками і надання у разі необхідності відповідної допомоги. Цей план має бути доведений до відома і сприйнятий кожним із рятувальних екіпажів для ефективного несення патрульної служби тоді, коли судна слідує до району дистанції, беруть участь у перегонах і повертаються на базу. Для кожного із рятувальних (патрульних) катерів мають бути визначені ділянки, на яких вони є відповідальними під час перегонів, та під час слідування суден, як до району дистанції, так і наворот, до місця базування. Під час перегонів рятувальні патрульні катери мають займати свої місця у призначених для них патрульних зонах (дивіться схеми).



На загал 1 чи 2 катери мають забезпечувати кожний з окремих відрізків дистанції з перекриванням меж "своїх" районів навкруг знаків. Біля "фордевіндових" знаків мають бути також встановлені катери, адже ділянки біля цих знаків зазвичай бувають небезпечними. За умов поганої видимості, важкого стану моря, сильних вітрів і т. ін. мають встановлюватися патрульні катери, які були б "на підхваті" на підвітряному боці дистанції, це є особливо важливим за умов берегових вітрів. Якщо є можливість використання більшої кількості патрульних катерів, то деякі з них можуть виконувати роль "блукаючих" спостерігачів.



3.6.1.4 Намір брати участь у перегонах і декларації

У вітрильницькій інструкції має міститися вимога, за якою керівник перегонів мав би завжди знати хто є на воді, а хто на березі, чи в гавані. На змаганнях швертботів, чи вітродошок, має бути задіяна система бирок, чи система розписів про вихід і про повернення на базу, аби перегоновому комітетові було відомо хто є на воді, а хто на березі.

3.6.1.5 Особовий склад

На посаду керівника патрульно-рятувальної служби має бути призначено особу, яка б координувала дії служби під управлінням головного керівника перегонів (голови перегонного комітету). Особового складу має вистачати для забезпечення флоту патрульно-рятувальної служби, який був би відповідним за умовами акваторії дистанції, кількістю патрульних катерів, віком і підготовленістю екіпажів та їхньою здатністю працювати за очікуваних погодних умов. На кожному з патрульних катерів має знаходитися принаймні двоє компетентних дорослих людей, один із яких був би вдягнений так, аби міг скочити за облавок для надання допомоги у воді. На катерах має не бути великої кількості рятувальників, аби катер не був перевантаженим і мав змогу прийняти на облавок додаткових людей у разі необхідності. Кількість людей на патрульному катері зазвичай має не перевищувати трьох.

Інші судна, які обслуговують і проводять перегони, мають бути готовими надати рятувальну допомогу за першим наказом керівника перегонів – катери журі, ампайрів, вимірювачів, тренерів. Це стосується не тільки несприятливих погодних умов. Може знадобитися і допомога щодо буксирування суден на базу.

3.6.1.6 Обладнання

На змаганнях для швертботів і вітродошок наявність радіостанцій та мобільних телефонів є необхідною умовою.

Рятувально-патрульні катери на змаганнях для швертботів і вітродошок мають також нести на своїм облавку:

- Достатню кількість пального.
- Звуковий пристрій (свисток, або туманний горн).
- Компас
- Кітву і відповідну для акваторії дистанції кітвову лінву.
- Гострий ніж, краще із зубцями і такий, аби його можна було швидко застосувати.
- Страховий шнур безпеки для мотора і необхідний набір запчастин, який має бути у водія катера, коли катер є у роботі.

- Особисті засоби плавучості, які повсякчас мають бути вдягненими.
- Яскраві наліпки для означення покинутих суден.
- Весло і шполик.
- Питну воду.
- Буксирний кінець (бажано із плавучої снасті) і шлею для буксирування.
- Водонепроникний комплект першої допомоги і теплозахисні речі (ковдри, спальні мішки).
- Сигнали біди:- 2 жовтогарячі дими і 2 червоні для означення місця, або 2 денних/нічних світлових сигнальних вогні.

Окрім того бажано мати на облавку:

- Різак для тросів, аби перерізати троси такелунку, або трапецій.
- Комплект інструменту.
- GPS для визначення місця
- Смолоскип
- Радіо обладнання

3.6.1.7 Зв'язок

Важливо мати надійний зв'язок між всіма, хто має відношення до плану безпеки, і, звичайно, до власне самих учасників. **Ще перед початком перегонів головному керівникові перегонів треба провести брифінг (інструктаж) для змагунів і проводити інструктажі і розбори з особовим складом служби безпеки, якщо потрібно, то щоденно.**

Якщо застосовується радіозв'язок, то треба, аби за поганої погоди, тоді, коли патрульно-рятувальній службі доводиться працювати у повну силу, всі користувачі були на надійному зв'язку. **Свист вітру є важкою перешкодою щодо користування ручними УКХ радіоприладами, отже, користувачі мають бути добре ознайомлені з практикою користування ними. Мають бути призначені позивні, визначені і встановлені основні і резервні канали УКХ, а у разі зв'язок із зовнішньою станцією (скажімо береговою) здійснюється на іншому каналі, то має бути встановлений час для зв'язку на цьому каналі. Якщо потрібно, то користування радіозв'язком має бути перевірятися.**

3.6.1.8 Настанови щодо надзвичайних ситуацій

У разі виникнення надзвичайної ситуації (скажімо важкого поранення людини, або аварійно небезпечного пошкодження судна), найближче до події патрульне судно має повідомити всі патрульні пости, застосовуючи заздалегідь обумовлене кодове слово, (на кшталт: " Червона Ситуація ") і вказати місце випадку. **Це кодове означення має міститися у плані патрульно-рятувальної служби і нагадуватися на інструктажі. За такого випадку має надаватися негайна допомога за вказівкою керівника перегонів, та включатися, якщо такий було передбачено, відповідний план дій.**

За ситуацій, які можна вважати небезпечними, що трапилися серед решти флоту, керівник перегонів може прийняти рішення зупинити перегони, або скоротивши дистанцію, або, якщо це є доречним, подати сигнал про припинення перегонів.

Надзвичайну ситуацію можна вважати вичерпаною тільки тоді, коли її буде повністю розв'язано. Керівник перегонів тільки відтак може оголосити, що "Червону Ситуацію" врегульовано.

3.6.1.9 Інші спірні питання

Наступні питання мають вирішуватися як такі, що по суті стосуються управління службою безпеки:

- системи означення суден, з яких знято екіпаж, наприклад означення суден вимпелами або довгими яскравими стрічками
- план дій за непередбачених змін погодних умов, таких, як, скажімо, туман
- взаємодія з береговими службами щодо надання допомоги за надзвичайних ситуацій, аби вправитися з наданням швидкої медичної допомоги у разі критичного стану людини, чи поранення, в тому числі призначення пунктів висадки на берег за випадків такого характеру
- порядок визначення необхідності надання допомоги суднам і надання допомоги членам екіпажів перекинутих суден, а також визначення моментів, коли втручання у ситуацію є необхідним
- ознайомленість із суднами, які беруть участь у перегонках, та у який спосіб їх ставить за перекидання (зазвичай такі відомості отримують від тренерів відповідного класу).

3.6.1.10 Інструктажі (брифінги) щодо безпеки

Важливо, аби особовий склад патрульно-рятувальної служби пройшов інструктаж перед початком змагань, а відтак проводилися щоденні інструктажі і розбори. Останні потрібні для впевненості у тому, що особовий склад служби працює як єдине ціле і підвищує технічну якість своєї роботи у процесі змагань. Хоч ГКП і є головним відповідальним за безпеку, проводити такі інструктажі і розбори має зазвичай керівник патрульно-рятувальної служби, але завжди за присутності ГКП. На первинному інструктажі мають розглядатися такі питання:

- представити керівника перегонів та інших керівних осіб
- сповістити про будь які місцеві специфічні ризики і небезпеки
- сповістити про рівень технічної підготовленості змагунів, що беруть участь
- система бирок для реєстрації виходів і повернень
- система означення суден, на яких немає екіпажів, маркування стрічками, чи вимпелами швертботів і дошок
- місце розташування судна матки, якщо таке застосовується
- плани дій за непередбачених змін погодних умов, таких, як, скажімо, туман і користування приладами GPS
- порядок дій у разі важких травмувань та інших випадків, за яких є потрібною швидка медична допомога
- МІСЦЯ висадки на беріг у разі необхідності надання швидкої медичної допомоги
- порядок патрулювання суден, які слідує у район дистанції, під час перегонів і за повернення на базу після перегонів
- порядок дій у разі перекидань і означення моменту, коли потрібне втручання
- порядок технічних дій щодо постановки перекинутих суден тих типів, за які є відповідальною патрульно-рятувальна служба, про яку йдеться (а також і на інших дистанціях, якщо це є потрібним).
- канали УКХ зв'язку якими користуватимуться, і резервний канал, на який переходитимуть у разі блокування головних каналів
- порядок користування УКХ радіозв'язком за погіршення погодних умов і штормового вітру
- визначення, коли і про що можна робити УКХ радіо пересилання, особливо у разі наявності тільки одного каналу зв'язку для певного району дистанції, жодних "цвірінквань" під час стартової процедури
- порядок закінчення роботи на воді наприкінці дня
- час проведення щоденних інструктажів і розборів (брифінгів і дебрифінгів)
- місце і видача харчової підтримки і напоїв на воді.

3.6.2 Океанські змагання, змагання крейсерських і змагання перегонових яхт

Основні концепції щодо патрульно-рятувального обслуговування залишаються такими ж, як і для змагань для швертботів і для дошок, але є певні питання, які треба мати на увазі.

3.6.2.1 Розміри і розташування району перегонів і району дистанцій є досить великими і можуть бути поза обсягом баченого. Для крейсерських перегонів необхідно мати "базу" з якої здійснюватиметься постійний плинний контроль за місцем знаходження і просуванням суден, які на неї "базуються". Для цього можуть застосовуватися різні доступні способи і засоби, пристрої для ведення прокладки, системи супутникового зв'язку, у разі судна можуть опинитися досить далеко, УКХ радіозв'язок, як з боку самих учасників, так і з "базис", коли можна чекати відчутно компактного розташування суден. База може бути як плавучою, у випадку, коли базою є судно матка, так і розташовуватися на березі. Яку б систему не було застосовано, вона має бути такою, аби забезпечувати зв'язок, як зі змагунами, так і з розташованими на березі рятувальними службами. Цей вид спостереження має застосовуватися постійно, під час перегонів, від їх початку і до моменту, коли всі судна не повернуться до місць стоянки, або не опиняться в інших безпечних місцях.

3.6.2.2 Різновиди надання допомоги

Характер надання допомоги змагунам залежить від типів суден-учасників перегонів. Великі яхти є самодостатніми суб'єктами щодо безпеки за винятком випадків, коли необхідно є допомога спеціалізованих морських рятувальних служб. У разі поранення людини з такої яхти, іноді буває зручніше і безпечніше залишити постраждалого на судні, замість того, щоб перетягувати його на інше судно, чи надувний моторний катер. Тармінову евакуацію краще виконувати гелікоптером.

3.6.2.3 Намір брати участь у перегонах і декларації

Вітрильницька інструкція має містити вимоги, за якими забезпечувалася б поінформованість керівника перегонів про те, хто є на воді, а хто на березі, чи у безпечній гавані. Останнє, знов таки залежить від типів суден-учасників. Для яхт – за загальним порядком у передстартовий період судна мають не віддалятися від головного суддівського судна і сповіщати по УКХ радіо перегоновий комітет про їхнє сходження з перегонів, або ж про передчасне повернення на базу. Навзаємін може запроваджуватися негайне сповіщення декларуванням на папері після перегонів.

3.6.2.4 Особовий склад

Декілька осіб беруть участь у наданні допомоги за надзвичайних обставин, як у перегонах крейсерських яхт, так і в океанських перегонах. Професійна підготовленість таких осіб має бути різною, найголовнішою справою є забезпечення зв'язку і загальної організації дій – аби у разі тривоги надання рятувальної допомоги було насправді якомога негайнішим і скоординованим, а також обов'язково підтримувати зв'язок з учасниками, аби вони були постійно були обізнані з тим, як і що робиться для надання необхідної допомоги.

3.6.2.5 Обладнання

Обладнання для забезпечення океанських перегонів обмежується прокладувальними приборами, засобами супутникового зв'язку і УКХ радіозв'язку. Для змагань на внутрішніх водах наявність радіостанцій УКХ зв'язку і мобільних телефонів є необхідною.

3.6.2.6 Взаємозв'язки

Добре налагоджені взаємозв'язки між усіма учасниками процесу є важливою умовою будь якого плану щодо функціонування патрульно-рятувальної служби, безумовно йдеться і про власне самих учасників змагань. Перед початком змагань керівником перегонів мають проводитися добре організовані інструктажі (брифінги) для змагунів. Іноді це робиться у вигляді "Зауважень для змагунів", тоді, коли судна не розташовуються на стоянці в одному місці, і з'являються до району перегонів з різних місць базування.

3.6.2.7 Настанови щодо надзвичайних обставин

У разі виникнення надзвичайних обставин яхти-учасники мають сповістити про це всі станції застосовуючи кодові слова (скажімо: "Червоний шифр", або просто: "НП") і зазначити суть випадку та, звичайно, вказати його місце.