

РЕГЛАМЕНТ |

Обеспечение Безопасности при проведении парусных гонок и работы береговой инфраструктуры обеспечения проведения парусных мероприятий.

Содержание

V.1 Задачи	3
V.2 Введение.....	3
V. 3 Оценка рисков, план действий в экстремальных ситуациях.....	3
V. 3.1 Оценка риска	3
V. 3.2 План действий в экстремальных ситуациях.....	4
V. 3.3 Океанские и оффшорные гонки.....	4
V.4 Влияние масштаба события на обеспечение безопасности.....	4
У.5 Обязанности	4
V. 5.1 Спортсменов.....	4
V. 5.2 Безопасность и гоночный комитет	5
V.6 План обеспечения безопасности	5
V. 6.1 Судна обеспечения и схема действий	5
V. 6.1.1 Размер и расположение зоны гонок.....	5
V. 6.1.2 Количество гоночных дистанций	5
V. 6.1.3 Способы оказания помощи	6
V.6.1.4 Намерение участвовать в гонке и декларации	7
V. 6.1.5 Персонал	7
V. 6.1.6 Оборудование	7
V.6.1.7 Связь	8
V. 6.1.8 Руководство при чрезвычайных ситуациях.....	8
V. 6.1.9 Прочие вопросы.....	8
V. 6.1.10 Инструктаж по технике безопасности	9
V. 6.1.11 Размер и расположение зоны гонки.....	10
V. 6.1.12 Способы оказания помощи	10
V.6.1.13 Намерение участвовать в гонке и декларации	10
V. 6.1.14 Персонал	10
V. 6.1.15 Оборудование	10
V. 6.1.16 Связь	10
V. 6.1.17 Руководство по чрезвычайным ситуациям.....	11

V.1 Задачи

Цель любой политики обеспечения безопасности, которая будет применяться на соревновании, состоит в том, чтобы обеспечить эффективные, компетентные действия сотрудников, отвечающих за безопасность. Это позволяет участникам, должностным лицам и всем вовлеченным в соревнование получить максимальное удовольствие, одновременно сводя к минимуму риски, связанные как с ожидаемыми, так и с непредвиденными происшествиями.

V.2 Введение

Правило 1 ППГ (безопасность), Правило 3 ППГ (решение участвовать в гонке) и стандартные инструкции по безопасности плавания подтверждают, что судно принимает на себя ответственность за свою безопасность. Тем не менее, безопасность — это область, которая должна контролироваться, в соответствии с «хорошей практикой» на любом соревновании.

Управление безопасностью в любом отдельном случае будет регулироваться различными процедурами, зависящими от многих факторов. Эти факторы включают в себя типы участвующих лодок, количество лодок и участников, тип гоночной дистанции, местоположение зоны гонки, опасности на море и проблемы, которые могут возникнуть у участников. Тем не менее, для всех событий следует применять общий первоначальный подход:

1. оценка рисков
2. управление ситуацией
3. план безопасности.

Обычная практика состоит в том, чтобы возможные риски, план управления инцидентами и план обеспечения безопасности были включены в начало документа, содержащего основную информацию о мероприятии, а также включали информацию о должностных лицах, приглашенных на соревнование.

В этом разделе описываются варианты проблем, связанных с управлением безопасностью на парусных гонках и возможные варианты снижения рисков, связанных с гонками на парусных лодках, до приемлемого уровня (ALARP).

V. 3 Оценка рисков, план действий в экстремальных ситуациях

V. 3.1 Оценка риска

Оценка риска должна проводиться для каждого события, чтобы можно было своевременно определить потенциальные риски и принять меры их минимизации до приемлемого уровня.

Каждый фактор риска идентифицируется и описывается вместе с его возможным расположением. Выделены вероятные последствия риска, а также меры контроля, которые должны быть приняты для минимизации этого риска. Затем делается попытка количественно оценить или измерить риск, осуществив меры контроля.

Каждому уровню риска соответствуют меры контроля: Низкий / Допустимый, Средний / контролируемый, Высокий / Недопустимый. Вероятно, что конкретные меры контроля будут соответствовать более чем одному фактору риска. Если какой-либо риск остается высоким / недопустимым после осуществления мер контроля, то должны быть приняты дальнейшие меры для снижения риска до среднего или низкого.

Пример оценки риска можно найти в Разделе U, Приложение D для оффшорных гонок.

Процесс оценки риска может выявить недостатки в предполагаемой политике управления безопасностью, принятой изначально, и позволяет судье принять дополнительные меры контроля для дальнейшей минимизации риска.

V. 3.2 План действий в экстремальных ситуациях

Документ, который должен быть подготовлен задолго до того, как начнется мероприятие определяет действия, которые необходимо предпринять при серьезных происшествиях (как это должно было быть определено в оценке риска). Лицо (лица), ответственные за проведение или надзор на мероприятии перечисляются в документе (ФИО, должность, контактные данные).

Контактные данные потенциальных источников внешней помощи (например, службы спасения или скорой помощи, больницы и т. д.) также указываются в документе.

Особое внимание уделяется донесению данной информации до участников мероприятия, роли ответственных четко определены.

План управления инцидентами и обеспечения безопасности должен быть изложен в информационном документе, который может включает следующее:

V. 3.3 Океанские и оффшорные гонки

См. раздел X

V.4 Влияние масштаба события на обеспечение безопасности

Принятые меры безопасности отличаются в зависимости от характера и типа события. Факторы, подлежащие рассмотрению:

Типы лодок - требования к килевым лодкам, швертботам, радиоуправляемым яхтам сильно отличаются друг от друга. Смешанные флоты часто более трудны в реализации safety management.

Количество лодок - как тип, так и степень безопасности часто определяется количеством лодок и / или участников.

Место проведения гонок - требования безопасности для морских гонок отличаются от гонок внутренних водоемов страны.

Квалификация участников - часто уровень гонщиков в флоте определяет необходимый уровень безопасности.

Возраст участников - по сравнению с взрослыми как молодые, так и пожилые люди вносят больше риска.

У.5 Обязанности

V. 5.1 Спортсменов

ППГ 1 четко определяет ответственность участника за ношение личного плавсредства, в то время как это правило, в дополнение к RRS 4, дает понять, что именно судно должно принять решение, участвовать в гонке или нет (или продолжать участвовать в гонке) и нести соответствующее

спасательное оборудование для тех, кто на борту. Участники также обязаны помогать любому человеку или судну, независимо от того, участвуют ли они в гонке или нет, которые находятся в опасности.

Инструкции по парусному спорту потребуют от участников соблюдения системы безопасности, которая гарантирует, что Гоночный комитет (ГК) получит подтверждение того, что лодка либо намерена участвовать в гонке и будет на гоночном курсе, либо что она лодка в безопасности, но больше не участвует в гонках.

V. 5.2 Безопасность и гоночный комитет

Если нормативные акты регаты не требуют, чтобы средства индивидуальной плавучести гонщики несли постоянно во время плавания, решение сделать это требование обязательным принимает ГК, как определено в ППГ 40. Следовательно, в гонке подразумевается обязанность соблюдать осторожность. Кроме того, Кодекс Поведения WS требует, чтобы весь персонал обслуживающий мероприятие отвечал за свои действия, касающиеся безопасности и благополучия участников гонки. Таким образом, хотя в обеспечение безопасности вовлечена целая команда, ответственность за это в конечном счете несет Председатель Гоночного Комитета, даже если управление первой линией делегировано другому лицу (ам).

Главный судья на дистанции должен постоянно следить за флотом и наблюдать за условиями, в которых он участвует. Приоритетом всегда является безопасность гонщиков, а их лодки имеют второстепенное значение. Например, потеря остойчивости - нормальная ситуация для одних гонок и экстремальная ситуация в других. Если гонка может продолжаться с соблюдением безопасности без вмешательства, то это должно быть разрешено. Спасательные сооружения должны оставаться в силе до тех пор, пока все лодки, участвующие в гонках или на пенсии, не будут благополучно возвращены на берег или в безопасное убежище, такое как гавань или пристань для яхт.

Медицинское обслуживание должно быть доступно на протяжении всего мероприятия, это может быть как бригада скорой помощи, так и врачи самых ближайших к месту проведения больниц. Все лодки, участвующие в гонках, должны быть оснащены аптечкой, это самое минимальное требование к допуску.

V.6 План обеспечения безопасности

V. 6.1 Судна обеспечения и схема действий

После завершения оценки рисков составляется соответствующий план безопасности. На это влияют следующие факторы.

V. 6.1.1 Размер и расположение зоны гонок

Гонки в прибрежных водах и водоемах контролируются УКВ с судна гоночного комитета. За гонками внутри марин и заливов можно наблюдать из офиса регаты, но средства связи с судном, обеспечивающим безопасность, необходимо.

V. 6.1.2 Количество гоночных дистанций

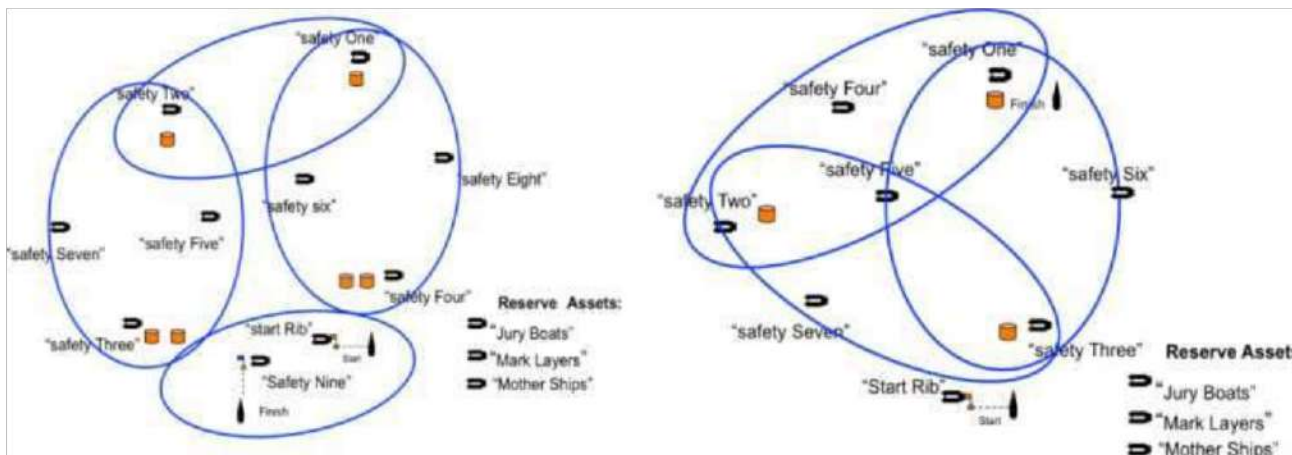
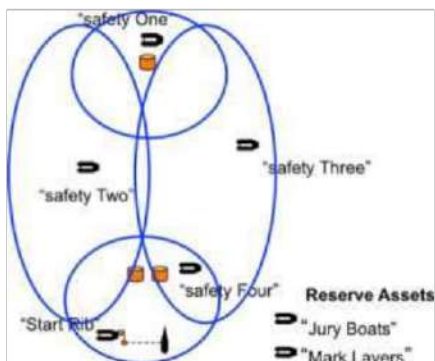
Требование к централизованной системе связи и координации действий определяется количеством гоночных дистанций. На крупном соревновании с несколькими участками дистанции наиболее эффективное управление системами безопасности будет осуществляться через

централизованную систему. Опять же, это может быть на воде, как в случае с руководителем службы безопасности на лодке, или на берегу в офисе. Связь с центральным офисом обычно осуществляется через УКВ-станции, но также может осуществляться с помощью мобильных телефонов.

V. 6.1.3 Способы оказания помощи

Помощь небольшим лодкам и швертботам лучше всего оказывать с RIBов или небольших катеров. План патрулирования RIBами дистанции необходим для обеспечения хорошего мониторинга пришествий и контроля всей зоны гонок. Этот план должен быть определен и понят для всех команд на RIBах для эффективного патрулирования, когда лодки приходят в зону гонки, участвуют в гонке и возвращаются обратно. Каждое судно обеспечения безопасности имеет строго определенную зону для патрулирования во время гонки и во время маневрирования лодок в зону гонки и из нее. Во время гонок катера безопасности будут перемещаться в заранее выделенной зоне патрулирования (см. Схемы). Обычно лодки 1 или 2 покрывают каждый из отрезков дистанции с дополнительно перекрывающимися областями вокруг знаков. Лодки также должны быть размещены в зоне старта, так как это часто проблемная зона. В случае плохой видимости, сильного волнения, сильного ветра и т. Д. Лодки также должны быть размещены на подветренной стороне дистанции, что бы очистить дистанцию — это особенно важно, если ветер дует с берега. Если доступно больше лодок, которые могут быть вовлечены в обеспечение безопасности, то они могут дополнительно патрулировать дистанцию.

Наветренный подветренный дистанция



Трапецевидная дистанция

Дистанция треугольник

V.6.1.4 Намерение участвовать в гонке и декларации

Это требование находится в Гоночной инструкции, которое позволяет гоночному комитету знать, кто находится на воде, а кто на суше или в гавани. В случае швертботов и досок система подсчета входа/выхода позволяет гоночному комитету знать, кто на воде, а кто на земле.

V. 6.1.5 Персонал

На регату Гоночным комитетом назначается сотрудник, отвечающий за всю безопасность и координацию всей деятельности комитета по безопасности. В команде должно быть достаточно персонала, чтобы обеспечить безопасность на уровне, соответствующем району и типу дистанции, количеству лодок, возрасту и способностям экипажей и ожидаемым условиям. На всех спасательных лодках обычно должно быть минимум два компетентных взрослых человека, один из которых должен быть одет, чтобы войти в воду для оказания помощи. Лодки обеспечения безопасности не должны быть перегружены экипажем (не более 3 человек) и должны быть в состоянии разместить дополнительных гонщиков.

Весь свободный персонал на соревновании должен быть готов помочь с вопросами безопасности по указанию Председателя ГК на соревнованиях (Жюри / Судьи / Технический комитет / Тренера). Это не ограничивается только неблагоприятными погодными условиями. Также может потребоваться буксировка судов обратно в гавань.

V. 6.1.6 Оборудование

Радиостанции VHF и мобильные телефоны необходимы для гонок.

Каждое судно безопасности должно нести:

1. Адекватное количество топлива
2. Генератор звука (свисток или противотуманный горн)
3. Компас
4. Якорь и якорный конец,
5. Острый нож, желателен зубчатый и легко доступный.
6. Контрольный линь и запасной, который должен использоваться водителем всегда при работе мотора
7. Спасательный жилет для экипажа, которую нужно нести постоянно.
8. Лента безопасности для идентификации оставленных лодок (будет выдана ESO).
9. Весла и черпак.
10. Питьевая вода.
11. Буксирный трос (желательно из плавающего материала) с креплением.
12. Водонепроницаемая аптечка и средства первой необходимости или термозащитные средства.
13. Сигнальные ракеты - 2 оранжевых дыма и 2 красных или 2 дневных / ночных

Кроме того, желателен иметь при себе:

1. Кусачки, чтобы отрезать такелаж и трапеции проводов
2. Набор инструментов
3. GPS-навигатор
4. Факел
5. Запасные радиоприемники

V.6.1.7 Связь

Хорошая связь важна между всеми участниками для любого плана безопасности и, конечно, самими спортсменами. Председатель Гоночного Комитета должен проводить соответствующие брифинги для участников до начала гонок и для персонала по технике безопасности, как правило, на ежедневной основе.

При использовании VHF-радиостанций важно, чтобы все пользователи могли эффективно общаться при плохих условиях, то есть, когда активность группы безопасности может быть наивысшей. Шум ветра — это проклятие хорошей связи VHF, поэтому важно, чтобы пользователи были знакомы правилами эксплуатации. Должны быть указаны позывные, выделены и соблюдены каналы VHF. Процедура радио проверок необходима.

V. 6.1.8 Руководство при чрезвычайных ситуациях

В случае возникновения чрезвычайной ситуации (включая тяжелые травмы гонщика или персонала мероприятия или повреждения конструкции, угрожающие безопасности лодки), первая лодка, находящаяся на месте происшествия, должна информировать всех с использованием заранее определенного кода (например, «Красный код») о лодке и месте происшествия. Сам код должен быть определен в плане безопасности и подчеркнут на брифингах. Производится немедленная оценка ситуации, и в случае необходимости план инцидента становится активным.

Если ситуация считается опасной для остальной части флота, Председатель Гоночного Комитета может принять решение прекратить гонки, либо сократить дистанцию, либо отметить если это необходимо.

Чрезвычайная ситуация объявляется закрытой только после разрешения ситуации. Только после этого Председатель Гоночного Комитета объявляет, что о «КОД КРАСНЫЙ» отменен.

V. 6.1.9 Прочие вопросы

Следующие вопросы должны рассматриваться как основные для управления безопасностью:

- система, позволяющая идентифицировать лодки с удаленными экипажами, например, маркировка стримерами.
- планы действий в чрезвычайных ситуациях для погодных условий, включая наступление тумана.
- связь с береговыми станциями и службами экстренной помощи для реагирования на чрезвычайные ситуации и травмы
- правила помощи экипажу и лодке при перевороте и для восстановления нормального положения.

Знание особенностей гонок на лодках определенного класса и того, как правильно поднимать опрокинувшуюся лодку этого типа (часто лучше всего проконсультироваться у тренеров соответствующего класса).

V. 6.1.10 Инструктаж по технике безопасности

Важно, чтобы команда по технике безопасности проходила инструктаж до начала мероприятия, а также ежедневно. Последнее заключается в том, чтобы обеспечить безопасность персонала в команде и усовершенствовать методы по мере развития событий. Несмотря на то, что Председатель Гоночного Комитета отвечает за безопасность, сотрудники службы безопасности обычно проводят такие инструктажи, но всегда с присутствием ГС

На первоначальном брифинге необходимо рассмотреть следующие вопросы:

- знакомство с ГК и другими ключевыми людьми
- любые местные опасности
- уровень гонщиков на соревновании
- система подсчета результатов
- система, используемая для идентификации лодок, с которых были сняты их экипажи, например, маркировка лодки или борта стримерами.
- местонахождение главного судна ГК, если таковое имеется.
- планы действий в чрезвычайных ситуациях при изменении погодных условий, включая наступление тумана и использование GPS.
- методы борьбы с травмами и неотложными ситуациями.
- место для оказания первой помощи
- метод, который будет использоваться для эффективного патрулирования во время выхода в район гонки, во время гонки и при возвращении на берег.
- политика в отношении помощи экипажам при опрокидывании и когда посторонняя помощь необходима.
- правильный метод подъема опрокинувшейся лодки, и какая группа безопасности за это отвечает (и тех, кто в других местах дистанции, если это необходимо).
- Используемый канал VHF и резервные каналы на случай, если основной станет заблокированным.
- правильный метод для использования VHF, особенно в плохих условиях с сильными ветрами.
- определение того, когда и что передавать на VHF, особенно, если для рассматриваемой области дистанции имеется только один канал
- политика по окончании гонок и сопровождения лодок.
- время ежедневных брифингов
- сбор и раздача напитков на воде

Основные понятия безопасности остаются такими же, как и для лодок и досок, но есть и другие вопросы, которые необходимо учитывать.

V. 6.1.11 Размер и расположение зоны гонки

Области дистанции могут быть вне поля зрения, с воды. Оффшорные гонки требуют «базы», которые отвечают за мониторинг местоположения и прогресса тех лодок, которые задействованы, используя все доступные технологии - устройства слежения и системы спутниковой связи, когда лодки могут находиться далеко друг от друга; Мониторинг VHF как самими участниками, так и «базой» во время гонок. База будет либо на плаву, как в случае с судном ГК, либо на суше. Какая бы система ни использовалась, связь со спортсменами и со спасательными службами должна быть превосходной. Очевидно, что этот тип мониторинга должен существовать постоянно во время гонок, так что, вероятно, это будет круглосуточное наблюдение с самого начала и до тех пор, пока все лодки не достигнут гавани или другого безопасного убежища.

V. 6.1.12 Способы оказания помощи

Оказание помощи участникам зависит от вида гоночных лодок. Большие яхты в определенной степени автономны, пока им не потребуются услуги специализированных спасательных служб (службы береговой охраны). В случае травмирования участников на таких яхтах, часто безопаснее и комфортнее оставлять пострадавшего на яхте, чем доставлять на другое судно или РИБ. При критической ситуации это можно осуществить с помощью вертолета.

V.6.1.13 Намерение участвовать в гонке и декларации

Это требование находится в Гоночной инструкции, которое позволяет гонщику дистанции знать, кто находится на воде, а кто на суше или в гавани. Опять же, это зависит от типа соревнующейся яхты.

Общая политика соревнования - это требование, чтобы лодки находились рядом с лодкой ГК в предстартовый период и сообщали ГК по VHF о выходе из гонки или преждевременном возвращении в гавань. Оперативная подача бумажных заявлений после гонок является альтернативной.

V. 6.1.14 Персонал

Основными навыками персонала, обеспечивающего безопасность для яхт и океанских гонок, являются качественная коммуникация и организация. Необходимо своевременно оповещать спасательные службы, когда это необходимо, и координировать действия, поддерживая контакт с спортсменами и информируя.

V. 6.1.15 Оборудование

Оборудование, необходимое для гонок океанского класса, ограничено устройствами слежения, системами спутниковой связи и радиостанциями VHF. Радиостанции VHF и мобильные телефоны необходимы для яхт участвующих в прибрежных гонках.

V. 6.1.16 Связь

Хорошая связь между всем персоналом и, конечно, самими спортсменами мероприятия необходима для любой схемы обеспечения безопасности. Председатель Гоночного Комитета по этому случаю должен провести брифинг для участников до начала гонки. Иногда это происходит в форме

«информации для участников», когда лодки прибывают в зону гонки из разных мест.

V. 6.1.17 Руководство по чрезвычайным ситуациям

В случае возникновения чрезвычайной ситуации участвующая яхта должна проинформировать все станции, используя заранее определенный код (такой как «Красный код»), с подробностями инцидента, включая его местоположение.

Содержание документа

План действий в экстремальных ситуациях

План управления инцидентами и обеспечения безопасности должен быть изложен в информационном документе, который может включать следующую информацию:

- Введение и цели безопасности
- Обзор событий
- Ресурсы и списки контактов
- Организация мероприятий
- Обязанности по управлению безопасности
- План радиочастот и связи
- Гоночная инструкция
- Инструктаж экипажа катеров безопасности, включающие указания и положения / зоны патрулирования катеров до, во время и после гонки
 - Порядок выхода на воду
 - Руководство по чрезвычайным ситуациям
 - Порядок действий в условиях тумана
 - Порядок действий при сильном ветре
 - Если лодки отсутствуют или повреждены
 - План помощи пострадавшим
 - Руководство по СМИ и коммуникациям
 - Руководство для тренеров / зрителей
 - Схема областей дистанции и конфигурация дистанции
 - Расписание ежедневных брифингов