

EuropeAid/133051/C/SER/multi
Номер контракта: 2012/308-311

ТРАСЕКА Морская защита и безопасность II

Страны-бенефициары: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан,
Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан



Отчет

Мероприятие 3.1: Оценка потребностей для работы информационной системы VTMISS

09 декабря 2012 г.

This project is funded by

The European Union

A project implemented by

The NTU Consortium



 egis International

 egis Ukraine
егіс україна



TRACECA: Морская защита и безопасность II

Контракт №: 2012/308-311

Страны-бенефициарии: Регион TRACECA

	Имя	Дата
Подготовлено:	Хартмут Рапп	09 декабря 2013 г.
Утверждено:	Альберт Бергонзо	16 декабря 2013 г.

Содержание этого отчета является предметом ответственности консорциума NTU и ни в коей мере не отражает точку зрения Европейского Союза.

Данный отчет подготовлен исключительно для использования и в интересах Заказчика.

Это результат независимого анализа, и ни Консорциум NTU, ни авторы не несут ответственности или обязанности перед третьими лицами.



Краткое описание

Имя эксперта:	Хартмут Рапп
Должность эксперта:	Краткосрочный эксперт по безопасности мореходства
Номер миссии:	
Дата начала миссии:	23 сентября 2013 г.
Дата окончания миссии:	09 декабря 2013 г.
Кол-во рабочих дней:	40 рабочих дней
Цель миссии:	Оценка Систем VTS/VTMIS в странах-бенефициарах
Основные направления деятельности:	Оценка превалирующих систем, оборудования и учебных потребностей
Основные результаты:	Состояние законодательной базы, охват системы VTS, используемое оборудование, предоставляемые услуги и квалификация персонала
Программа следующей миссии:	
Приложения (документы, подготовленные во время миссии):	



Оглавление

1	ВВЕДЕНИЕ	5
2	ОЦЕНКА ОБЩЕЙ ОБСТАНОВКИ И ПОТРЕБНОСТЕЙ	6
2.1	Общие наблюдения.....	6
2.2	Правовые вопросы	6
2.3	Зоны мониторинга	7
2.4	Используемое центрами VTS оборудование VHF	7
2.5	Оказываемые центрами VTS услуги	8
2.6	Менеджмент в центрах VTS	8
2.7	Персонал центров VTS, квалификация и ее повышение	9
2.8	Республика Молдова	9
3	региональный сервер системы AIS	11
4	итоги и рекомендации.....	12
4.1	Правовые вопросы	12
4.2	Последующая работа.....	13
4.3	Охват работы центров VTS/систем и Региональный сервер AIS	13
	Приложение А: Ключевые характеристики стран	14



1 ВВЕДЕНИЕ

Проект TRASECA Морбезопасность II был задуман в качестве продолжения предыдущего проекта TRASECA, финансируемого ЕС, «Развитие общей системы управления безопасностью и сотрудничество в области безопасности морских перевозок, предотвращения загрязнений, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях», EuropeAid 127221/C/SER/Multi (SASEPOL).

Деятельность Проекта TRASECA Морская защита и безопасность II связана с вопросами и темами 2-й платформы Восточного партнерства – Экономическая интеграция и сближение с отраслевыми политиками ЕС – в рамках которой рассматриваются основные проблемы в транспортном секторе в странах, на которые распространяется Европейский Инструмент Соседства и Партнёрства (ENPI).

Консорциум во главе с NTU предложил подход, предусматривающий четкий перечень компонентов работы проекта, его задачи и этапы, а именно:

- Компонент 1: Региональная координация
- Компонент 2: Исполнение обязательств государства флага
- Компонент 3: Безопасность навигации
- Компонент 4: Охрана морской среды
- Компонент 5: Человеческий фактор
- Компонент 6: Охрана судов и портов
- Компонент 7: Коммуникация и повышение информированности

Каждый из компонентов предусматривает ряд мероприятий, ожидаемых наработок и результатов.

В частности, целью Компонента 3 является поддержка партнеров проекта в их деятельности по исполнению международных норм, касающихся инструментов мониторинга движения судов: AIS, VTMISS и LRIT. Деятельность в рамках Компонента охватывает:

- 3.1. Оценку потребностей,
- 3.2. Разработку программы тренинга и
- 3.3. Проведение тренинга.

Данный отчет посвящен Мероприятию 3.1 Оценка потребностей.



2 ОЦЕНКА ОБЩЕЙ ОБСТАНОВКИ И ПОТРЕБНОСТЕЙ

2.1 Общие наблюдения

Оценка систем системы управления движением судов (VTS) и системы автоматического распознавания судов (AIS) в странах-бенефициарах основана на информации из отчетов проектов ЕС SASEPOL и MONINFO, отчетов о командировках, имевших место ранее в ходе реализации этого проекта, а также из вопросников, недавно представленных и заполненных заинтересованными сторонами в странах-бенефициарах.

Следующие разделы, с 2.2 по 2.7, посвящены Азербайджану, Грузии, Казахстану и Украине. Эти разделы обобщают результаты исследования темы в ранее упомянутых странах, а именно таких аспектов:

2. 2. Соответствующее законодательство;
2. 3. Зоны мониторинга центрами управления движением судов (VTS),
2. 4. Используемое оборудование,
2. 5. Оказываемые услуги и требуемая от судов информация,
2. 6. Внутреннее управление центров VTS, а также
2. 7. Квалификация персонала.

Более подробная информация представлена по странам в ключевых характеристиках страны в Приложении А.

Республика Молдова рассматривается отдельно в разделе 2.8, так как в акватории с движением судов, находящейся под ее юрисдикцией, система VTS не требуется.

Что касается Туркменистана, то неполная и, очевидно, устаревшая информация из отчетов SASEPOL говорит о том, что надлежащей системы VTS не существует. Более того, так как власти страны не ответили на вопросник и поданные запросы, а командировка в течение ограниченного времени не представлялась целесообразной, оценка ситуации в Туркменистане не может быть дана в этом отчете.

2.2 Правовые вопросы

Создание центров управления движением судов в Грузии, Казахстане и Украине регулируется национальным законодательством. Тогда как в Азербайджане работа над соответствующим законодательством до сих пор не завершена. Поэтому в Баку были использованы международные конвенции для создания центра VTS.

В Азербайджане, Казахстане и Украине компетентный орган [т.е. госорган, на который возложена правительством ответственность по обеспечению безопасности, в том числе экологической безопасности, эффективность движения судов и защиты окружающей среды в соответствии с



резолюцией А.857 (20)] является соответствующее министерство, отвечающее за вопросы морского транспорта, в то время как в Грузии таким органом является Агентство морского транспорта (МТА) при Министерстве экономики и устойчивого развития Грузии.

В Азербайджане министерство также является компетентным органом по VTS, то есть органом, отвечающим за управление, эксплуатацию и координацию системы VTS, за взаимодействие с судами, безопасное и эффективное оказание услуг. Признанными органами VTS в Казахстане и в Украине являются АО Национальная Компания "Актауский международный морской торговый порт" и, соответственно, Администрация морских портов Украины / Delta Pilot.

Услугами по управлению движением судов в портах Грузии занимаются частные компании, которые, по информации Агентства морского транспорта, не предоставляют услуги так, как это требуется, то есть с целью более безопасного и эффективного судоходства, а в коммерческих целях. Работающие в этой сфере компании не являются признанными и операторы не сертифицированы по Международной сети морских агентских компании (МТА). Эта ситуация должна быть изменена в ближайшее время. Новые законодательные акты по VTS в соответствии с резолюцией А.857 и рекомендациями IALA готовятся с тем, чтобы признанные органы VTS и сертифицированные операторы заменили действующие компании.

2.3 Зоны мониторинга

В Украине все крупные порты, а также большая часть территориальных вод, контролируются службами управления движением судов или речными информационными службами (последние работают на Дунае и Днепре).

В остальных странах, то есть в Азербайджане, Грузии и Казахстане прибрежные центры управления движением судов пока не установлены. Пока что такие центры есть только в портах, а в Казахстане только в одном порту, в частности в Баутино.

Рабочий радиус портовых центров VTS может варьироваться от 8 до 50 морских миль.

2.4 Используемое центрами VTS оборудование VHF

Все центры VTS снабжены радаром, навигационным оборудованием (УКВ), видеонаблюдением и автоматической системой распознавания судов AIS, и большинство из них с гидрометеорологическим оборудованием. В дополнение к этому, центр в Баку оснащен Электронно-картографической навигационно-информационной системой (ECDIS), системой дальней идентификации и слежения за судами (LRIT), системой передачи навигационных и метеорологических предупреждений (NAVTEX), системой спутниковой связи (INMARSAT-C) и цифрового избирательного вызова (DSC).

Более того, все центры, кроме грузинского, оснащены комплектами резервного оборудования. В грузинских центрах имеются только генераторы аварийного электроснабжения и резервные копии для УКВ станций.



2.5 Оказываемые центрами VTS услуги

Услуги, предоставляемые центрами VTS, можно в целом разделить на:

- а) информационные услуги, то есть сообщение принадлежности, позиций и намерений / направлений судов, путевых условий, погоды, опасностей и любых других факторов, которые могут повлиять на перемещение судов;
- б) оказание помощи в судовождении, что особенно важно в сложных навигационных и метеорологических условиях или в случае неисправностей или поломок. Такая услуга, как правило, оказываются по запросу судна или в центре VTS, если в нем сочтут это необходимым.
- в) услуги по организации движения, то есть оперативное управление движением и предварительное планирование движения судов, чтобы предотвратить заторы и опасные ситуации. Это особенно важно в периоды с высокой плотностью движения или когда движение специальных транспортных средств может повлиять на поток другого трафика.

Согласно информации, полученной от бенефициаров, все перечисленные выше услуги предоставляются центры VTS в Азербайджане, Грузии и Украине, в то время как центр в порту Баутино / Казахстан предоставляет только информационные услуги(у).

Все центры VTS запрашивают детали суден и грузов до прибытия судов в их соответствующие зоны контроля. Другие данные собираются из системы автоматического распознавания судов AIS.

Пока что задокументированные стандартные процедуры отчетности по движению судов и коммуникации с ними существуют только в Азербайджане, однако, исключительно на азербайджанском языке. Соответствующая система отчетности находится в стадии разработки в Украине, в то время как в Грузии и Казахстане деятельность, такая работа еще не проводилась.

Центры в Азербайджане, Грузии и Украине обмениваются информацией о движении судов с национальной береговой охраной, особенно в случаях чрезвычайных ситуаций. В Азербайджане это делается в соответствии с совместно разработанным планом сотрудничества. В Украине некоторые центры даже работают совместно с береговой охраной. Тем не менее, в Казахстане, то есть в порту Баутино, такое сотрудничество, по-видимому, не налажено.

2.6 Менеджмент в центрах VTS

В настоящее время как директивы, определяющие требования к численности и квалификации персонала центров управления движением судов (центров VTS), а также внутренние задокументированные стандарты, инструкции и руководства, касающиеся эксплуатационных процедур в центрах VTS существуют только в Азербайджане, хоть и только на азербайджанском языке.

В Грузии уже есть внутренние задокументированные стандарты, инструкции и руководства, касающиеся оперативных процедур в центрах VTS; однако работа над правовыми документами,



определяющими требования к персоналу еще не завершена. В противоположность этому, соответствующие национальные нормы уже разработаны в Украине, но, в тоже время, не было информации о внутренних процедур в центрах VTS. Наконец, в Казахстане до сих пор не разработаны ни национальные правила, ни внутренние процедуры.

Центры VTS во всех четырех странах постоянно укомплектованы персоналом (24 часа/день, 365 дней/год), который работает по сменам. Тем не менее, по времени работы разные смены отличаются друг от друга. В Азербайджане есть 3 смены по 8 часов каждая в день, тогда как в Казахстане только 2 смены по 12 часов в день, а в Грузии и на Украине одна смена занимает 24 часа.

2.7 Персонал центров VTS, квалификация и ее повышение

Все опрошенные органы власти в странах-бенефициарах подтвердили, что их центры VTS располагают достаточным персоналом, чтобы в любое время справиться с преобладающими ситуациями, связанными с движением судов и соответствующими требованиями.

В общем, операторы центров VTS должны иметь соответствующий опыт в морском деле и способности, то есть опыт работы в качестве капитанов или, по крайней мере, в качестве главных офицеров или лоцманов со схожим опытом работы, достаточными знаниями английского языка и уровнем физической подготовки. Наличие таких условий было подтверждено властями в Азербайджане, Грузии и Украины. Никакой информации не было получено в этом отношении из Казахстана.

Все операторы центров VTS и инженеры перед их наймом успешно окончили учебные курсы, в том числе тренинги-симуляторы. Операторы VTS в Азербайджане ранее прошли учебные курсы в соответствии с Рекомендациями V-103/1 Международной ассоциации маячных служб (IALA) и курсы повышения квалификации потом, в ходе их работы в центрах. Однако было получено мало информации об охвате и содержании таких учебных курсов. Ответы на соответствующие вопросы на момент подготовки настоящего доклада пока не были получены.

Переподготовка / повторное обучение во время работы, по-видимому, также предлагается в Украине.

Все органы власти выразили просьбу о проведении большего количества учебных мероприятий и/или обмена информацией с другими центрами VTS и опытными операторами.

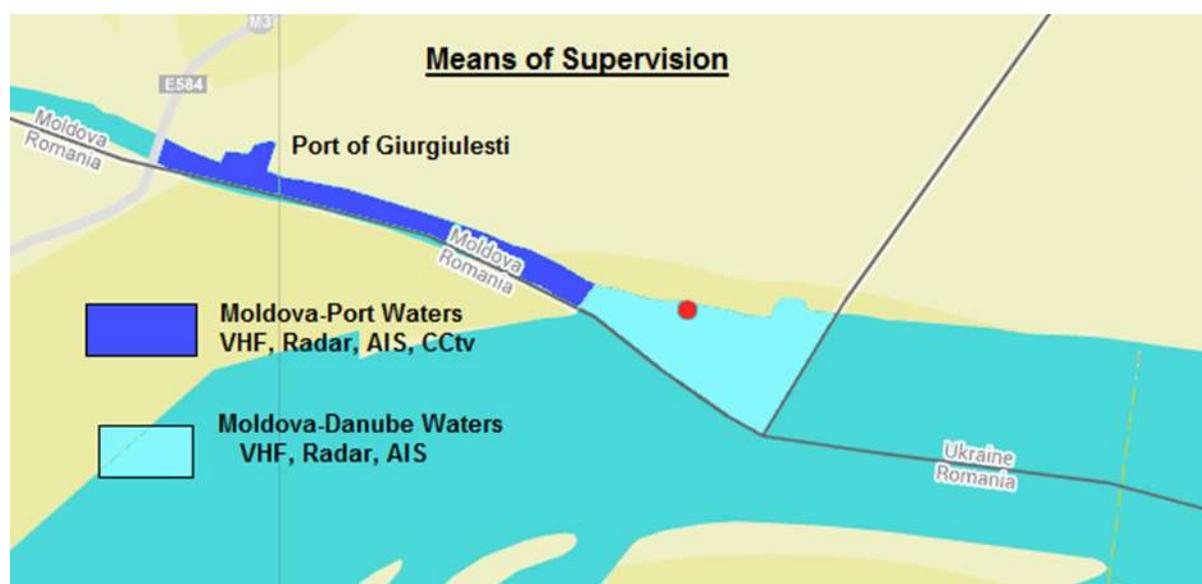
2.8 Республика Молдова

В Республике Молдова есть один порт на реке Дунай, Международный свободный порт «Джурджулешть», с ограниченной акваторией под его юрисдикцией (см. рис. 1).

Движение судов в, из порта, и прохождение через порт Джурджулешть контролируется румынскими, украинскими и молдавскими органами в их территориальных водах. Информация о



трафике происходит путем ее обмена между властями посредством навигационного оборудования УКВ (VHF); однако при этом нет никаких стандартных или утвержденных процедур связи. Трафик судов в молдавской акватории на Дунае контролируется Транспортным контролем п. Джурджулешть с помощью навигационного оборудования УКВ и радара, в портовых водах дополнительно используется видеонаблюдение. Данные автоматической системы распознавания судов AIS также собираются и сохраняются.



Источник: капитан порта Джурджулешть

Рисунок 1: Международный свободный порт «Джурджулешть»

Движение судов в порту также ограничено. В 2012 году в порт зашло в общей сложности 477 судов различных типов и размеров, разгрузив или загрузив около 420 тонн груза. Разбивка грузов по видах приведена в Таблице 1.



2012, месяцы I - XII			
Тип груза	Погружен (т)	Отгружен (т)	ВСЕГО (тонн)
Гравий	136.841,113	-	136.841,113
Нефтепродукты	87.573,748	9.210,221	96.783,969
Зерно	2.262,745	76.375,668	78.638,413
Подсолнечное масло	-	50.901,483	50.901,483
Нефтяной кокс	27.745,069	-	27.745,069
Контейнеры	11.256,666	2.295,370	13.552,036
Живой груз	438,900	4.177,312	4.616,212
Другое	4.392,226	-	4.392,226
Соль насыпью	3.715,367	-	3.715,367
Солод	3.043,737	-	3.043,737
Необозначенный груз	1.366,409	75,511	1.441,920
ВСЕГО:	278.635,979	143.035,565	421.671,544

Таблица 1: Грузопоток в порту Джурджулешть

Источник: капитан порта Джурджулешть

По информации капитана порта, опасные грузы в соответствии с кодами IMDG и IMSBC не были обработаны в Международном свободном порту Джурджулешть, и не было никаких сообщений о происшествиях в течение последних лет.

Учитывая ограниченную территорию акватории, а также объем трафика судов, создание национального центра VTS в Молдове не считается необходимым.

3 РЕГИОНАЛЬНЫЙ СЕРВЕР СИСТЕМЫ AIS

Встреча с представителями Постоянного секретариата Черноморской комиссии (BSC, Комиссия по защите Черного моря от загрязнения) состоялась в Стамбуле 28 ноября 2013 года с целью получить актуальную информацию о проекте MONINFO и о мероприятиях, проведенных с момента прекращения его реализации.

Проект «Экологический мониторинг черноморского бассейна: мониторинговые и информационные системы для снижения нефтяного загрязнения» (MONINFO) стартовал в начале 2010 года и был завершен в конце 2012 года. Продление проекта после декабря 2012 года не было предоставлено, так как его успешное завершение в течение ограниченного периода продления не было предусмотрено ЕС.



Работа над Меморандумом о взаимопонимании по созданию Регионального сервера AIS для автоматической системы распознавания судов была завершена и в целом он согласован со всеми членами с одним лишь камнем преткновения: согласие не могло быть достигнуто по вопросу местонахождения сервера. Еще одно совещание, чтобы обсудить эту тему, было запланировано на март 2013 года, но оно так и не состоялась.

Поскольку комплексного решения по проблеме сервера не предвиделось найти до конца проекта, Румыния, Болгария, Турция и Грузия обсудили возможность запустить для начала региональный сервер для покрытия меньших масштабов, только включая эти четыре страны и с последующим присоединением двух других стран. Однако, ввиду того, что Болгария в конце концов отказалась от этой идеи, она была отброшена.

Во время реализации проекта ЕС выразил мнение, что Черноморской комиссии следует создать региональным сервером и управлять им. Тем не менее, Комиссия BSC не имела в своем распоряжении достаточных средств, и, следовательно, в то время этим путем не пошли. Этот вопрос был рассмотрен еще раз в ходе встречи с представителями Комиссии 28 ноября 2013 г. Но в BSC выразили сомнение, что страны-члены могут увеличить свои нынешние взносы в работу Комиссии.

Никакие дальнейшие инициативы не были предприняты после закрытия проекта и никакие будущие мероприятия не планируются в BSC в отношении Регионального сервера, за исключением интенсивной сетевой коммуникации с государствами-членами в целом в отношении всех задач и обязанностей BSC. Это включает в себя сервер AIS, но нынешняя деятельность нацелена лишь на продвижение этого вопроса. По информации BSC, государствами-члены заинтересованы только в решении национальных или двусторонних вопросов, или же трехсторонних, но не более того.

Черноморская комиссия выразила свою огромную заинтересованность в повторном поднятии вопроса регионального сервера и выразила свою готовность оказать поддержку в этом отношении.

4 ИТОГИ И РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Правовые вопросы

В Азербайджане национальное законодательство по урегулированию вопросов создания и управления центрами VTS в настоящее время разрабатывается и еще не завершено. В свою очередь, правительство Грузии разрабатывает поправки к действующему законодательству с целью урегулировать и ввести контроль за управлением центров VTS. Прогресс в этих вопросах в обеих странах должен контролироваться и предлагаться помощь/руководство по необходимости.



4.2 Последующая работа

В последующем предвидится рассмотрение трудностей и несовершенств с точки зрения знаний и навыков персонала центров VTS, когда будут разрабатываться и выполняться необходимые учебные программы, то есть в процессе исполнения Мероприятий 3.2 и 3.3 этого проекта, как указано в Отчете о начальном этапе проекта. Кроме того, запланированный в рамках Мероприятия 3.3 семинар будет охватывать сравнение в международном разрезе и примеры лучшей практики по предоставлению услуг центрами VTS, включая внутренние и внешние процедуры, а также использование необходимого оборудования.

4.3 Охват работы центров VTS/систем и Региональный сервер AIS

Черное море является специальной зоной в соответствии с Приложениями к Конвенции МАРПОЛ I и V и, следовательно, пристальное наблюдение за движением судов в этом регионе имеет большое значение. Это можно организовать посредством мониторинга с помощью центров VTS и автоматической системы распознавания судов AIS.

Предпосылкой для такого сервиса должен стать полный охват VTS/AIS всех прибрежных районов. Пока что это не было обеспечено. В то время как в Украине в основном вся береговая линия находится под наблюдением, охват в Грузии ограничивается портами Батуми, Поти и Кулеви, то есть комплексный прибрежный контроль пока не организован.

Предоставляемые центрами VTS/AIS услуги в Румынии, Болгарии, Турции и России не стали предметом оценки в ходе реализации этого проекта, но предполагается, что они покрывают береговые линии своих стран.

После того, как будет достигнут полный охват, в идеальном варианте наблюдение будет осуществляться через региональный сервер, как и планировали в проекте MONINFO. Однако, как объяснили в Черноморской комиссии, ощутимое продвижение этого вопроса может оказаться сложным. Основные моменты, которые следует рассмотреть и выяснить до старта нового проекта, включают следующие вопросы:

1. В каком месте сервер будет располагаться и управляться?
2. Как можно достичь нейтрального управления сервером?
3. Если сервер будет управляться Черноморской комиссией, как связанные с этим затраты могут быть взысканы с государств-членов и каковы будут условия этого подхода?

В ходе обсуждения этой темы с Постоянным Секретариатом Черноморской комиссией стало также понятно, что проблема Регионального сервера не может быть решена на рабочем уровне в рамках данного проекта, но необходимо обсудить и выработать способы решения по вышеизложенным вопросам на аполитичном уровне.



Приложение А: Ключевые характеристики страны

- А 1. Азербайджан
- А 2. Грузия
- А 3. Казахстан
- А 4. Украина



Страна: Азербайджан

1 Общие сведения

1.1 Национальная правовая база, которая регулирует установку системы VTS:

В настоящее время не существует такого национального законодательства. Применяются только международные конвенции.

Работа по внедрению соответствующих требований в национальное законодательство осуществляется Государственной морской администрацией, однако принятие закона или регламентов требуют больше времени.

1.2 Компетентный орган, который в соответствии с Резолюцией ИМО А.857 (20), является ответственным за безопасность, в том числе безопасность окружающей среды, и эффективность движения судов:

Государственная Морская Администрации Азербайджанской Республики

1.3 Существующие системы VTS:

VTS – «Баку Трафик Контроль» в порту Баку

1.4 Зоны, контролируемые VTS:

В настоящее время это Бакинская бухта и Системы Разделения Движения (СРД) судов от острова Жилой до острова Беюк Зире.

На национальном побережье устанавливается оборудование для контроля всего берега с помощью радара и береговых станций дистанционного управления АИС в ближайшем будущем.

1.5 Расположение центров VTS:

Административное здание Государственной Морской Администрации в Баку.

1.6 Орган власти, отвечающий за управление, эксплуатацию и координацию служб VTS?

Государственная Морская Администрации Азербайджанской Республики.

1.7 Осуществление коммуникации с другими центрами VTS

VTS центр Государственной Морской Администрации осуществляет обмен информацией между Службой береговой охраны, МЧС, ВМС согласно совместно разработанным планом взаимодействий.

2 Оборудование VTS

2.1 Оборудование, которое используется для предоставления услуг VTS:

АИС, ЭКДИС, РАДАР, УКВ И ПВ/КВ связь, LRIT, Гидрометеорологическое оборудование, NAVTEX, INMARSAT-C, DSC (цифровой избирательный вызов).



2.2 Резервное оборудование (в случае поломок):

По каждому оборудованию имеется резерв.

2.3 Диапазон покрытия:

Надежно обеспечивается определение судна и контроль в 50 мильной зоне по СРД от острова Жилой до острова Беюк Зире.

3 Услуги

3.1 Виды предоставляемых услуг, например, (а) информация о движении, путевым условиям, погоде, опасности и т.д., (б) услуги навигационной поддержки, (с) организация стабильных транспортных потоков с целью предотвращения скопления или опасных ситуациях:

Осуществляется предоставление услуг (а - с) в полном объеме.

4 Связь с судами

4.1 Информация, которая требуется от судна, перед входом в зону VTS:

Информация о судне берется из системы АИС, дополнительно запрашивается информация о грузе.

4.2 Наличие документированных стандартных процедур отчетности

Документированные стандартные процедуры отчетности существуют, однако только на азербайджанском языке.

5 Управление и персонал

5.1 Требования национального законодательства в отношении укомплектования обслуживающим персоналом центров VTS и квалификации персонала:

Существует положение о создании Национального Центра ОСДР (LRIT) Государственной морской администрации Азербайджанской Республики (№ S/04 от 1 августа 2011г.), однако, документ доступен только на азербайджанском языке).

5.2 Внутренние документированные стандарты, инструкции, и руководства в отношении операций VTS

В центре VTS вся документация по стандартам, инструкциям и руководствам в отношении внутренних процедур разработана согласно требованиям ИМО, однако доступна только на азербайджанском языке.

5.3 Деятельность центров VTS:

Центр VTS работает круглосуточно и на постоянной основе (24 часа в сутки, 365 дней в году), работа центра осуществляется посменно (3 смены в сутки).

5.4 Укомплектованность центров VTS:



Центр VTS укомплектован в соответствии с утвержденным штатом Национального Центра LRIT Государственной морской администрации Азербайджанской Республики (см. п. 5.1), по два специалиста на смену (оператор СУДС и оператор ГМССБ).

5.5 Квалификация персонала VTS

Требования к оператору Системы управления движением судов (СУДС):

- Наличие диплома капитана или судоводителя (дальнего плавания);
- Знание английского языка на уровне ведения переговоров с судами в отношении деятельности СУДС и безопасности мореплавания;
- Быть допущенным к работе оператора СУДС (без каких-либо ограничений) по результатам медицинской комиссии;
- Получение конкретной подготовки, включая подготовку на тренажерах и подготовку по работе с оборудованием центра VTS.

5.6 Подготовка персонала

Перед трудоустройством операторы СУДС прошли подготовку в Подготовительном центре им. Макарова, Государственной морской академии им. Адмирала Макарова согласно рекомендациям (МАМС) V-103/1. Также для операторов проводятся курсы по повышению квалификации.

Тем не менее, существует запрос относительно обмена опытом с центрами LRIT и VTS передовых европейских стран с многолетней практикой.



Страна: Грузия

1 Общие сведения

1.1 Национальная правовая база, которая регулирует установку системы VTS:

Морской кодекс Грузии,
Приказ директора LEPL Морского транспортного агентства «Утверждение правил порта»

1.2 Компетентный орган, который в соответствии с Резолюцией ИМО А.857 (20), является ответственным за безопасность, в том числе безопасность окружающей среды, и эффективность движения судов:

Морское транспортное агентство

1.3 Существующие системы VTS:

Портовые системы портов Батуми, Поти и Кулеви

1.4 Зоны, контролируемые VTS:

Зоны порта, включая подходы и якорные стоянки.
Ведение наблюдения системой VTS в прибрежной полосе не осуществляется.

1.5 Расположение центров VTS:

Расположены в портах Батуми, Поти и Кулеви

1.6 Орган власти, отвечающий за управление, эксплуатацию и координацию служб VTS??

Должно быть Морское транспортное агентство.
Тем не менее, в настоящее время службами VTS оперируют частные компании, а операторы СУДС не освидетельствованы Морским транспортным агентством.
На данный момент с целью существования признанного органа, ответственного за деятельность VTS и наличия освидетельствованных операторов, готовятся новые законодательные акты по регулированию деятельности VTS в Грузии в соответствии с Резолюцией ИМО А.857 и рекомендациями МАМС.

1.7 Осуществление коммуникации с другими центрами VTS

Коммуникация между отдельными портовыми центрами VTS не осуществляется.
Тем не менее, осуществляется постоянная коммуникация и обмен информации в случае инцидентов и чрезвычайных ситуаций с Береговой охраной посредством УКВ связи и оперативных телефонов.

2 Оборудование VTS

2.1 Оборудование, которое используется для предоставления услуг VTS:



Во всех портах Грузии используется радар, замкнутая система теленаблюдения, УКВ и прибрежное оборудование АИС.

В дополнение, в порту Кулеви находится гидрометеорологическое оборудование.

2.2 Резервное оборудование (в случае поломок):

Аварийный электрогенератор и УКВ радиостанция.

2.3 Диапазон покрытия:

Диапазон покрытия портов и зон составляет 20 – 25 морских миль.

3 Услуги

3.1 Виды предоставляемых услуг, например, (а) информация о движении, путевым условиям, погоде, опасности и т.д., (б) услуги навигационной поддержки, (с) организация стабильных транспортных потоков с целью предотвращения скопления или опасных ситуациях:

Все услуги (а – с) предоставляются под контролем служб капитана порта.

4 Связь с судами

4.1 Информация, которая требуется от судна, перед входом в зону VTS:

Название судна, идентификационный номер морской подвижной службы, длина, осадка носом и кормой, тоннаж, расчетное время прибытия, тип и количество груза.

4.2 Наличие документированных стандартных процедур отчетности

Нет в наличие

5 Управление и персонал

5.1 Требования национального законодательства в отношении укомплектования обслуживающим персоналом центров VTS и квалификации персонала:

На данный момент не существует требований в национальном законодательстве. Осуществляется подготовка советующего законодательства.

5.2 Внутренние документированные стандарты, инструкции, и руководства в отношении операций VTS

В центрах VTS имеется документированный стандарты, инструкции и руководства, к примеру, бортовые журналы, памятки, перечни действий в чрезвычайных ситуациях, в том числе на английском языке. Другие документы, такие как правила и инструкции для операторов СУДС и инженеров, а также должностные обязанности также в наличие, только на грузинском языке.

5.3 Деятельность центров VTS:



Центр VTS работает круглосуточно и на постоянной основе (24 часа в сутки, 365 дней в году), работа центра осуществляется посменно (1 смена в сутки).

5.4 Укомплектованность центров VTS:

В целом, каждый центр укомплектован одним руководителем, 4-мя операторами СУДС и 2-мя инженерами.

5.5 Квалификация персонала VTS

Высшая квалификация в морской сфере.

5.6 Подготовка персонала

Как только будущие операторы СУДС и технический персонал будут освидетельствованы Морским транспортным агентством, они в обязательном порядке должны будут пройти подготовку в подготовительных центрах, таких как «Дельта Лоцман» в г. Николаеве, Украина.



Страна: Казахстан

1 Общие сведения

1.1 Национальная правовая база, которая регулирует установку системы VTS:

Закон Республики Казахстан «О торговом мореплаваннии» № 284-II (с изменениями и дополнениями по состоянию на 04.07.2013г)

Глава 6. Морской порт.

Глава 7. Государственный контроль и надзор в морском порту.

«Правила плавания и стоянки судов в морских портах Республики Казахстан и на подходах к ним», утверждённые Постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 июля 2011г № 827.

Параграф 2. Организация управления движением судов.

1.2 Компетентный орган, который в соответствии с Резолюцией ИМО А.857 (20), является ответственным за безопасность, в том числе безопасность окружающей среды, и эффективность движения судов:

Министерство транспорта и коммуникаций

1.3 Существующие системы VTS:

Порт Баутино, Тупкараганский залив/Мангистауский регион

К сведению: В 2006 году было подготовлено технико-экономическое обоснование относительно установки систем VTS в портах Актау, Курык и Атырау. Несмотря на то, что подготовка ТЭО была успешной, установка VTS центров не была профинансирована.

1.4 Зоны, контролируемые VTS:

Территория в радиусе 15 миль от порта Баутино

1.5 Расположение центров VTS:

На территории порта Баутино

1.6 Орган власти, отвечающий за управление, эксплуатацию и координацию служб VTS?

Акционерное общество «Национальная компания «Актауский международный морской торговый порт»

1.7 Осуществление коммуникации с другими центрами VTS

Не осуществляется



2 Оборудование VTS

2.1 Оборудование, которое используется для предоставления услуг VTS:

- Радар мощностью 25 кВт, рабочая частота 8900 МГц.
- Оборудование АИС ТРАНЗАС,
- УКВ радиостанция мощностью 10 Вт,
- Система видео контроля,
- Станция гидрометеорологического контроля.

2.2 Резервное оборудование (в случае поломок):

Всё оборудование имеется в резерве.

2.3 Диапазон покрытия:

Тупкараганский залив, 15 морских миль

3 Услуги

3.1 Виды предоставляемых услуг, например, (а) информация о движении, путевым условиям, погоде, опасности и т.д., (б) услуги навигационной поддержки, (с) организация стабильных транспортных потоков с целью предотвращения скопления или опасных ситуациях:

Предоставляется информация о движении судов, путевых условиях, погоде, авариях

4 Связь с судами

4.1 Информация, которая требуется от судна, перед входом в зону VTS:

Сведения о судне и грузе.

4.2 Наличие документированных стандартных процедур отчетности

Документированных стандартных процедур отчетности нет в наличии.

5 Управление и персонал

5.1 Требования национального законодательства в отношении укомплектования обслуживающим персоналом центров VTS и квалификации персонала:

Не существует

5.2 Внутренние документированные стандарты, инструкции, и руководства в отношении операций VTS

Не существуют



5.3 Деятельность центров VTS:

Центр VTS работает круглосуточно и на постоянной основе (24 часа в сутки, 365 дней в году), работа центра осуществляется посменно (2 смены в сутки).

5.4 Укомплектованность центров VTS:

Штатная численность СУДС порта Баудино – 14 ед.

- Начальник – 1 ед.
- Зам. начальника – 1 ед.
- Диспетчер службы движения / руководитель смены – 4 ед.
- Диспетчер службы движения – 4 ед.
- Сменный инженер – 4 ед.

Одновременно в смене работают 3 человека: Диспетчер службы движения/руководитель смены, диспетчер службы движения и сменный инженер

5.5 Квалификация персонала VTS

5.6 Подготовка персонала

Все операторы (руководители и диспетчеры службы движения) СУДС порта Баудино прошли тренажёрную подготовку в морском учебно-тренажёрном центре Государственной Морской Академии имени адмирала С.О. Макарова, продолжительностью 4 недели, по программе "Оператор службы управления движением судов".

Все сменные инженеры СУДС порта Баудино прошли тренажёрную подготовку в морском учебно-тренажёрном центре Государственной Морской Академии имени адмирала С.О. Макарова, продолжительностью 2 недели, по программе "Техническая эксплуатация оборудования СУДС".

Ранее и до трудоустройства другие подготовительные курсы для операторов и инженеров не проводились, также не предусмотрены курсы повышения квалификации.

Существует необходимость организовать курс повышения квалификации для начальника, зам. начальника и диспетчеров службы движения/руководителей смен (всего для 6 человек)



Страна: Украина

1 Общие сведения

1.1 Национальная правовая база, которая регулирует установку системы VTS:

Приказы Министерства инфраструктуры

- «Типовое положение о службе регулирования движения»,
- «Положение о лоцмане операторе»

1.2 Компетентный орган, который в соответствии с Резолюцией ИМО А.857 (20), является ответственным за безопасность, в том числе безопасность окружающей среды, и эффективность движения судов:

Министерство инфраструктуры

1.3 Существующие системы VTS:

Портовые центры VTS: Мариуполь, Феодосия, Ильичевск, Одесса, Южный, Очаков.

Береговые центры VTS:

1. Бугско-днепровская, херсонская (Русская Коса, Широкая Балка, Очаков, АРЛП-Днепровская, Богдановка, Корениха)
2. Дунайская (Вилково, Измаил, Рени АП РИС Орловка, Вилково).
3. Севастопольская (Стрелецкая, Михайловский ревелин-АРЛП, в стадии пусконаладки м. Фиолент.
4. Керченская! СРДС+ 3 АРЛП

1.4 Зоны, контролируемые VTS:

Крупные порты. Частично территориальные воды государства.

1.5 Расположение центров VTS:

Портовые: Мариуполь, Феодосия, Ильичевск, Одесса, Южный, Очаков

Береговые/Региональные: Керчь, Измаил, Николаев, Севастополь

1.6 Орган власти, отвечающий за управление, эксплуатацию и координацию служб VTS?

ГП «Администрация морских портов Украины» - филиал «Дельта лоцман»

1.7 Осуществление коммуникации с другими центрами VTS

Все центры VTS управляются «Дельта лоцман»

Береговые станции в Очакове, Севастополе и Вилково оперируются совместно с Береговой охраной.

Или же, обмен данными по информации и ежедневным операциям осуществляется между центрами VTS и Береговой охраной по телефону.



2 Оборудование VTS

2.1 Оборудование, которое используется для предоставления услуг VTS:

Все СРДС оборудованы радарными комплексами, промышленным телевидением, создана система мониторинга АИС всего побережья Украины и внутренних водных путей, системы связи морского диапазона подвижной службы, оборудованы гидрометеостанциями.

2.2 Резервное оборудование (в случае поломок):

Все оборудование резервировано включительно с электропитанием.

2.3 Диапазон покрытия:

Портовые: 8 – 20 морских миль

Береговые/региональные:

Севастополь с подходами,

Керченско-Еникальский канал,

Дунай – украинский участок, гирло Быстрое-до границы с Молдовой,

Очаков-Херсон- Николаев

р. Днепр- РИС.

3 Услуги

3.1 Виды предоставляемых услуг, например, (а) информация о движении, путевым условиям, погоде, опасности и т.д., (б) услуги навигационной поддержки, (с) организация стабильных транспортных потоков с целью предотвращения скопления или опасных ситуациях:

Все виды услуг (а - с).

4 Связь с судами

4.1 Информация, которая требуется от судна, перед входом в зону VTS:

В соответствии с Резолюцией ИМО А.857 (20). Требования едины по всему побережью, обслуживает одно ГП «Дельта лоцман».

4.2 Наличие документированных стандартных процедур отчетности

«Система судовых сообщений» находится в стадии разработки.

5 Управление и персонал

5.1 Требования национального законодательства в отношении укомплектования обслуживающим персоналом центров VTS и квалификации персонала:



Приказы Министерства:

- «Типовое положение о службе регулирования движения»,
- «Положение о лоцмане операторе»

5.2 **Внутренние документированные стандарты, инструкции, и руководства в отношении операций VTS**

Информация не существует

5.3 **Деятельность центров VTS:**

Центр VTS работает круглосуточно и на постоянной основе (24 часа в сутки, 365 дней в году), работа центра осуществляется посменно (1сутки через трое. Вахта и подвахта).

5.4 **Укомплектование центров VTS:**

Как правило на каждой СРДС 4 смены операторов, 4 смены инженеров. Количество человек в одну смену зависит от интенсивности движения судов (от 2 до 4 человек).

5.5 **Квалификация персонала VTS**

Операторы СУДС имеют свидетельства. Они имеют опыт работы плавсостава, как правило капитаны дальнего плавания, в исключительных случаях старшие помощники.

5.6 **Подготовка персонала**

Персонал VTS проходит подготовку до и во время трудоустройства в Институте в Николаеве, курсы повышения квалификации проводятся каждые 5 лет.

Требуется разработка нормативных документов по организации работы и учебы обслуживающего инженерного состава.