

Керівництво 1032 – Аспекти навчання персоналу VTS, пов'язаного з AIS
Червень 2003 р. – Переглянуто у липні 2005 р.

Керівництво IALA №1032

Аспекти навчання персоналу служби руху суден (VTS), пов'язаного з автоматичною ідентифікаційною системою (AIS)

Видання 1.1
Грудень 2005 року

Видання 1
Червень 2003 року



Перегляди документу

Перегляди документу IALA слід відзначити в таблиці перед виданням переглянутого документу.

Дата	Переглянута сторінка/розділ	Підстави перегляду
Липень 2005 року	Формат всього документу було змінено.	Зміна формату з метою відображення ієрархії документів IALA.

Керівництво щодо аспектів навчання персоналу служби руху суден (VTS), пов'язаного зі впровадженням автоматичної ідентифікаційної системи (AIS)

1 ВСТУП

Автоматична ідентифікаційна система (AIS) прийшла і в сферу мореплавства. У цій системі діють відповідні функціональні та технічні стандарти і стандарти проведення випробувань. Її використання описується та обумовлюється у робочих рекомендаціях, положеннях та законодавчих нормах. Хоча передбачається, що користувачі корабельних засобів та працівники служби руху суден (VTS) матимуть позитивні очікування від системи AIS, існує також і певна стурбованість, оскільки AIS, ймовірно, здійснюватиме вплив на майже всі аспекти сфери активних морських перевезень. Щоб забезпечити позитивність такого впливу, компетентні органи та органи VTS повинні проаналізувати шляхи полегшення переходу до системи AIS через підготовку та навчання персоналу.

Малоймовірно, що AIS значно змінить робоче місце VTS. Проте, можна очікувати, що система впливатиме на спосіб представлення інформації операторам та на сприйняття ними ситуації, що в свою чергу вплине на здатність операторів складати відповідну картину руху.

2. ДОВІДКОВІ ДОКУМЕНТИ

- ІМО А.917(22) (листопад 2001 року);
- Рекомендація IALA V-103 та пов'язані типові курси;
- Рекомендації IALA (AIS як інструмент VTS, грудень 2001 року; Керівництво щодо AIS, том 1, частина 1, видання 1.1 та Керівництво щодо AIS, том 1, частина 2, видання 1.1, грудень 2002 року, або найновіші видання, якщо такі є);
- Директива ЄС 2002/59 (червень 2002 року);
- Закон США про безпеку морського транспорту (січень 2003 року);
- Європейський дослідницький проект INDRIS.

3 ВПЛИВ НА ОПЕРАТОРА VTS

- Система AIS є корисним та гнучким інструментом, і її вплив на працівників та операторів VTS обіцяє бути позитивним. Зокрема, AIS зможе надавати додаткову та точнішу інформацію.
- І хоча система AIS навряд чи змінить нормативну базу відповідальності персоналу VTS, немає сумнівів, що вона вплине на робочі процедури та методики Центру VTS. Однак, допоки AIS не набуде загального використання на судах і її повний вплив на VTS не стане відомий, загальні масштаби її впливу точно визначити важко. Щоб подолати стурбованість, викликану цією непевністю, органи VTS повинні скласти керівництво щодо користування і поведіння з інформацією AIS. Як мінімум, таке керівництво повинно включати наступне (цей список не є вичерпним):
- Сфера компетенції, яка окреслює обов'язки персоналу VTS та обмеження, накладені на нього;
- Відмінності та схожості проведення операцій після впровадження AIS із чітким поясненням того, що змінилося, і того, що залишилося таким, як було;
- Опис зони покриття AIS залежно від сфери VTS;
- Процес перевірки інформації AIS;
- Процес узгодження суперечливої або неповної інформації щодо руху;

- Процес надання інформації, організації руху та послуг допомоги в навігації при використанні AIS; та
- Очікувані межі впливу покращених характеристик AIS на VTS.
- Окрім отримання основних інструкцій, персонал VTS повинен пройти ґрунтовне вивчення застосувань та обмежень AIS. AIS може вплинути на різноманітні аспекти ролі персоналу VTS, включаючи тиск/робоче навантаження та комунікації.

4. ВПЛИВ НА НАВЧАННЯ ПЕРСОНАЛУ VTS

Компетентні органи повинні розглянути потребу впровадження офіційного вивчення системи AIS в початкові навчальні програми, курси підвищення кваліфікації та практичне навчання усього персоналу VTS.

Слід розробити або розвинути такі навчальні плани, обладнання та сценарії, які могли б ознайомлювати операторів з можливостями та обмеженнями AIS. Навчальні інструменти повинні бути гнучкими, щоб пристосовуватися до змін у процедурах AIS, які можуть відбуватися в процесі набуття досвіду використання даної технології. .

4.1. Основні програми навчання операторів AIS і VTS

- Якщо можливо, персонал VTS повинен ознайомитися з теорією та практичним використанням системи AIS перед її впровадженням у центрі VTS. Аспекти системи AIS, включені в існуючу документацію V-103, формують основу для впровадження AIS у базові програми навчання операторів, а після інтеграції технології AIS в операції VTS навчання концепціям AIS повинно стати невід'ємною частиною усіх Навчальних Програм VTS.
- Використання стимуляційних моделей сприятиме компетентному використанню системи AIS у центрі VTS і повинно стати невід'ємною частиною загальних навчальних програм. Детальніша інформація про використання стимуляційних моделей наведена у Керівництві IALA щодо розробки та впровадження стимуляційних моделей у навчання VTS за липень 2002 року.

4.1. Загальні результати навчання

Як мінімум, будь-яка навчальна програма AIS повинна включати наступне:

- Законодавство, положення, керівництва та вимоги стосовно системи AIS;
- Основні правила користування системою AIS;
- Використання AIS на борту корабля;
- Можливості та обмеження обладнання;
- Операційні обмеження AIS;
- Інтеграція AIS в операційне середовище VTS;
- Будь-які зміни в обов'язках та відповідальності VTS в результаті впровадження AIS;
- План дій на випадок несправності AIS;
- Сценарії та вправи для ознайомлення операторів з використанням системи AIS.

Під час процесу навчання персоналу VTS слід наголосити, що система AIS є в першу чергу доповненням до VTS, яке, як очікується, буде сприяти наданню якісної інформації та забезпеченню покращених робочих характеристик.