

IALA-МАМС
МІЖНАРОДНА АСОЦІАЦІЯ НАВІГАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
МОРЕПЛАВСТВА І МАЯКОВИХ СЛУЖБ

КЕРІВНИЦТВО IALA № 1068

ЩОДО

НАДАННЯ ПОСЛУГИ НАВІГАЦІЙНОЇ ПІДТРИМКИ СИСТЕМОЮ
РУХУ СУДЕН

Видання 1

Травень 2009 року



20ter, rue Schnapper, 78100
Saint Germain en Laye, France (Франція)
Тел.: +33 1 34 51 70 01 Факс: +33 1 34 51 82 05
E-mail: iala-aism@wanadoo.fr Internet: <http://iala-aism.org>

Перегляди документа

Перегляди документа IALA мають бути зазначені у таблиці до видання переглянутого документа.

| Дата | Переглянута сторінка / розділ | Вимоги до перегляду |
|------|-------------------------------|---------------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

ЗМІСТ

| | |
|--|-----------|
| ПЕРЕГЛЯДИ ДОКУМЕНТА | 2 |
| ЗМІСТ | 3 |
| 1 ОГЛЯД | 4 |
| 1.1 Сфера застосування | 5 |
| 2 ВИЗНАЧЕННЯ | 5 |
| 3 НАДАННЯ ПОСЛУГИ НАВІГАЦІЙНОЇ ПІДТРИМКИ (NAS) | 7 |
| 3.1 Реагування на ситуації, пов'язані з рухом суден, що розвиваються у районі VTS | 7 |
| 3.2 Взаємодія між VTS та судном | 8 |
| 3.2.1 Зв'язок капітан/ лоцман/ VTS | 8 |
| 3.2.2 Випадки користування навігаційною підтримкою | 8 |
| 3.2.3 Надання навігаційної підтримки | 8 |
| 3.3 Інші міркування | 13 |
| 3.3.1 Спроможності обладнання | 13 |
| 3.3.2 Персонал та підготовка | 13 |
| 3.3.3 Правова основа | 13 |
| 3.4 Операційні процедури | 13 |
| 3.5 Поширення інформації та види послуг | 13 |
| 4 ДОВІДКОВІ МАТЕРІАЛИ | 14 |
| ДОДАТОК I ЗРАЗОК КОНТРОЛЬНОГО ПЕРЕЛІКУ VTS ДЛЯ НАДАННЯ НАВІГАЦІЙНОЇ ПІДТРИМКИ | 15 |
| ДОДАТОК II АБРЕВІАТУРИ | 16 |

1 ОГЛЯД

Метою системи руху суден (VTS) є підвищення безпеки та ефективності мореплавства, безпеки життя на морі та захист морського середовища та/чи прилеглого берегового району, місць проведення робіт і морських установок від можливих негативних впливів судноплавства.

Основні принципи діяльності систем руху суден регулюються ієрархією нормативних вимог та керівництв. До числа основних вимог і керівництв входять:

- 1 Положення SOLAS V-12 *«Системи руху суден»*
- 2 Резолюція ІМО А.857(20) *Вказівки щодо систем руху суден*
- 3 Резолюція ІМО А.851(20) *Загальні принципи для систем суднових повідомлень та вимоги щодо суднових повідомлень*
- 4 Резолюція MSC.43(64) *Вказівки та критерії для систем суднових повідомлень*
- 5 Резолюція ІМО А918(22) *Стандартні фрази ІМО для морського зв'язку*
- 6 *Посібник IALA щодо систем руху суден (2008)*

У главі V «Безпека мореплавства» Конвенції SOLAS 1974 р., Положення V-12 «Системи руху суден», зазначається, серед іншого, що:

- «Системи руху суден сприяють підвищенню безпеки життя на морі, безпеки та ефективності мореплавства та захисту морського середовища, прилеглих берегових районів, місць проведення робіт та морських установок від можливих негативних впливів судноплавства».
- «Держави-учасниці, що планують та впроваджують VTS, мають, по можливості, дотримуватися вказівок, розроблених Організацією».

З фрази про те, що держави-учасниці мають, по можливості, дотримуватися вказівок щодо VTS, розроблених Організацією, випливає необхідність забезпечити узгодженість у підході до надання VTS та не допустити плутанини для мореплавця, який переміщується з однієї юрисдикції до іншої, стосовно надання послуг VTS.

Резолюція ІМО А.857(20) *Вказівки щодо систем руху суден* визначає систему руху суден (VTS) наступним чином:

«Система, впроваджена компетентною установою, призначена для підвищення безпеки та ефективності руху суден та для захисту навколишнього середовища. Ця система повинна мати спроможність взаємодіяти з суднами та реагувати на ситуації, пов'язані з рухом суден, що розвиваються у районі VTS».

Надаючи визначення та пояснення у відношенні послуг VTS, Резолюція ІМО А.857(20) також говорить, що:

«VTS має включати принаймні інформаційну послугу та може також включати інші, як-от послуга навігаційної підтримки чи послуга організації руху суден, або обидві».

Послуга навігаційної підтримки може бути активована у відповідь на навігаційні ситуації, що розвиваються у районі VTS. Важливо, щоб підтримка для процесу прийняття рішень на борту судна надавалася VTS своєчасно, була чітко зрозумілою обом сторонам та не була відкритою для невірної тлумачення, для зведення до мінімуму ризику неочікуваних та небезпечних реакцій.

Надаючи вказівки щодо впровадження послуги навігаційної підтримки уповноваженою VTS, Посібник IALA щодо VTS (2008) говорить:

Послуга навігаційної підтримки – це «послуга для підтримки процесу прийняття навігаційних рішень на борту судна, яка надається за запитом судна або тоді, коли це вважає за потрібне VTS. В рамках послуги навігаційної підтримки своєчасно надається важлива навігаційна інформація для підтримки процесу прийняття рішень на борту судна та можуть надаватися суднам відповідна інформація, поради та/чи вказівки».

1.1 Сфера застосування

Метою цього документа є надання вказівок щодо надання послуги навігаційної підтримки (NAS) VTS для забезпечення узгодженості взаємодії між центрами VTS та суднами-учасниками для підтримки процесу прийняття рішень на борту, її своєчасності та зрозумілості.

2 ВИЗНАЧЕННЯ

Наведені нижче терміни використовуються спільно з цими вказівками, але вони не визначають термінологію, що використовується оператором VTS при наданні NAS, який повинен усвідомлювати, що завжди існує імовірність плутанини, як-от між термінами «курс» («course») та «фактичний курс» («course made good»), що тотожно терміну «курс відносно дна моря» («course over ground»):

| Маркери повідомлення | |
|--|--|
| <i>Інформація</i> | Вказує на те, що взаємодія з боку центру VTS <i>«обмежується спостережуваними фактами, ситуаціями»</i> . <i>Примітка:</i> Цей маркер бажано використовувати для навігаційної інформації та інформації про рух суден тощо. Відповідальність за наслідки ігнорування ІНФОРМАЦІЇ лежатиме на одержувачі ² . |
| <i>Попередження</i> | Це вказує на те, що взаємодія з боку центру VTS <i>«передбачає намір відправника поінформувати інших про небезпеку»</i> . <i>Примітка:</i> Це означає, що будь-який одержувач ПОПЕРЕДЖЕННЯ має негайно приділити увагу згаданій небезпеці. Відповідальність за наслідки ігнорування ПОПЕРЕДЖЕННЯ лежатиме на одержувачі ² . |
| <i>Порада</i> | Це вказує на те, що взаємодія з боку центру VTS <i>«передбачає намір відправника вплинути на інших за допомогою рекомендації»</i> . <i>Примітка:</i> Рішення про те, чи дослухатися ПОРАДИ, приймає одержувач. Дослуховуватися ПОРАДИ необов'язково, але її слід ретельно розглянути ² . |
| <i>Вказівка</i> | Це вказує на те, що взаємодія з боку центру VTS <i>«передбачає намір відправника вплинути на інших за допомогою припису»</i> . <i>Примітка:</i> Це означає, що відправник має бути належним чином уповноважений на те, щоб відправити таке повідомлення. Одержувач має діяти відповідно до цього обов'язкового за законом повідомлення, якщо тільки він/вона не має суперечних аргументів щодо безпеки, про які в такому разі необхідно повідомити відправника ² . |
| Визначення курсу, маршруту та напрямку руху | |
| <i>Курс</i> | Планований напрямок руху судна по воді ² . |
| <i>Фактичний курс</i> | Курс, за яким судно йде фактично відносно дна моря, як наслідок впливу течій, припливних течій та зносу, спричиненого вітром та морем. |
| <i>Курс з поправками</i> | Курс, за яким судно планує йти відносно дна моря, з поправками на вплив течій, припливних течій та зносу, спричиненого вітром чи морем. (Зверніть увагу на те, що цей термін не тотожний терміну «заданий курс».) |
| <i>Маршрут</i> | Траскторія, за якою судно йде або має йти від однієї позиції до іншої ² . |
| <i>Напрямок руху</i> | Напрямок у горизонтальній площині носу судна у певний момент часу, який вимірюється у градусах за годинниковою стрілкою від північного напрямку ² . |
| Загальні визначення | |
| <i>Компетентна установа</i> | Установа, наділена урядом відповідальністю, повною або частковою, за безпеку, в тому числі безпеку для навколишнього середовища, та ефективність руху суден, а також захист навколишнього середовища ¹ . |
| <i>Навігаційна підтримка</i> | Процес надання підтримки в рамках послуги навігаційної підтримки. |

| | |
|---------------------------------------|--|
| <i>Судно-учасник</i> | Судна, які ходять у районі, де впроваджена система руху суден, мають користуватися цією системою. Залежно від регулюючих норм і правил, участь у VTS може бути добровільною або обов'язковою. Суднам має бути дозволено користуватися VTS там, де обов'язкова участь не вимагається ¹ . |
| <i>Система руху суден</i> | Система, впроваджена компетентною установою, призначена для підвищення безпеки та ефективності руху суден та захисту навколишнього середовища. Ця система повинна мати спроможність взаємодіяти з суднами та реагувати на ситуації, пов'язані з рухом суден, що розвиваються у районі VTS ¹ . VTS має включати принаймні інформаційну послугу, а також може включати інші, як-от послуга навігаційної підтримки чи послуга організації руху суден, або обидві ¹ . |
| <i>Установа, відповідальна за VTS</i> | Установа, що несе відповідальність за управління, експлуатацію та координацію VTS, взаємодію з суднами-учасниками та безпечно й ефективно надання послуг ¹ . |
| <i>Оператор VTS</i> | Особа з відповідною кваліфікацією, яка виконує одну чи кілька задач, що сприяють наданню послуг VTS ¹ . |
| <i>Картина руху суден VTS</i> | Зображення суден та їх рухів у районі VTS ¹ . |
| <i>Центр VTS</i> | Центр, з якого здійснюється управління VTS ¹ . |

¹ Резолюція ІМО А.857(20) Вказівки щодо систем руху суден

² Резолюція ІМО А.918(22) Стандартні фрази ІМО для морського зв'язку

3 НАДАННЯ ПОСЛУГИ НАВІГАЦІЙНОЇ ПІДТРИМКИ (NAS)

Послуга навігаційної підтримки – це послуга, в рамках якої своєчасно надається важлива навігаційна інформація для підтримки процесу прийняття навігаційних рішень на борту судна та для відстеження їх впливів. Вона також може включати надання навігаційних порад та/чи вказівок.

Передбачається, що послуга навігаційної підтримки має бути важливим доповненням до надання інших навігаційних послуг, як-от проведення суден. Навігаційна підтримка може надаватися за запитом судна, незалежно від того, чи є лоцман на борту, або тоді, коли ведеться спостереження за навігаційною ситуацією, і втручання з боку VTS вважається необхідним. Така підтримка потребує позитивного розпізнавання та постійного зв'язку упродовж усього процесу.

Резолюція А.857(20) *Вказівки щодо систем руху суден* рекомендує, щоб послуга навігаційної підтримки являла собою:

- Послугу, що надається окремому судну, за запитом судна або тоді, коли це вважає за потрібне VTS, для підтримки процесу прийняття рішень на борту відповідного судна. Ця послуга складається з навігаційних питань, що стосуються конкретного судна, та може включати надання інформації, попереджень, порад та вказівок відповідно до повноважень VTS.
- Послугу, що має час початку та час закінчення (див. частину 5.2.2.2).

Послуга навігаційної підтримки може бути активована у відповідь на ситуації, пов'язані з рухом суден та безпекою мореплавства, що розвиваються у районі VTS. Важливо, щоб інформація на підтримку процесу прийняття рішень на борту судна надавалася своєчасно. Вона має бути чітко зрозумілою обом сторонам та не бути відкритою для невірної тлумачення, для зведення до мінімуму ризику неочікуваних та небезпечних реакцій.

3.1 Реагування на ситуації, пов'язані з рухом суден, що розвиваються у районі VTS

Резолюція ІМО А.857(20) говорить, що:

«VTS має у будь-який момент часу бути спроможна виробити всебічний огляд руху суден у своєму районі обслуговування разом з усіма чинниками, що впливають на рух суден».

VTS має бути спроможна створити картину руху суден, яка є основою для її спроможності реагувати на ситуації, пов'язані з рухом суден, що розвиваються у її районі обслуговування. Картина руху суден VTS дозволяє оператору VTS оцінювати ситуації та приймати відповідні рішення.

Для реагування на ситуації, пов'язані з рухом суден, що розвиваються у районі VTS, та для прийняття рішень щодо належних дій одержані дані мають бути оброблені та оцінені. Висновки за підсумками оцінки мають бути передані суднам-учасникам.

До числа прикладів ситуацій, що розвиваються, де навігаційна підтримка може бути запитана або може вважатися необхідною VTS, входять:

- Ризик натрапляння на міліну;
- Судно відхиляється від рекомендованого маршруту або плану плавання;
- Судно не має точних даних про своє місцеположення або не в змозі визначити своє місцеположення;
- Судно не має точної інформації про маршрут до свого пункту призначення;
- Супроводження судна до місця якірної стоянки;
- Нещасний випадок, пов'язаний з навігаційним обладнанням судна або обладнанням для маневрування;
- Погані погодні умови (приміром, низька видимість, сильні вітри);
- Можливе зіткнення суден;
- Можливе зіткнення з нерухомим об'єктом або небезпекою;
- Підтримка судна для подолання наслідків раптової втрати дієздатності ключовим членом команди містка, за запитом капітана.

3.2 Взаємодія між VTS та судном

3.2.1 Зв'язок капітан/ лоцман/ VTS

Якщо VTS надає навігаційну підтримку, незалежно від того, активована послуга VTS чи судном-учасником, слід подбати про те, щоб операції VTS не зачіпали відповідальність капітана за безпеку мореплавства, не порушували традиційний зв'язок між капітаном та лоцманом (Резолюція ІМО А.857(20) *Вказівки щодо систем руху суден*) та не перешкоджали в інший спосіб операціям команди містка.

Крім того, капітани суден та лоцмани мають бути обізнані про свої обов'язки при одержанні повідомлень, що використовують маркери повідомлення за Резолюцією ІМО А.918(22) *Стандартні фрази ІМО для морського зв'язку*.

Рішення, що стосуються безпосередньо навігації та маневрування судна, залишаються за капітаном. Ані план плавання, ані запитані чи погоджені зміни до плану плавання не можуть превалювати над рішеннями капітана, що стосуються безпосередньо навігації та маневрування судна.

3.2.2 Випадки користування навігаційною підтримкою

Навігаційна підтримка являє собою послугу, що активується за запитом судна-учасника або тоді, коли це вважає за потрібне VTS.

3.2.2.1 За запитом

Навігаційна підтримка може бути надана за запитом судна за таких обставин, як вихід з ладу обладнання або незнання особливостей навігації у конкретному районі. Ступінь підготовки, яку

можна провести до активації послуги навігаційної підтримки за запитом, визначають конкретні обставини, але по можливості підготовка має включати оцінку спроможності судна безпечно здійснити прохід та/чи відповідних ризиків, якщо VTS з якоїсь причини не зможе надати навігаційну підтримку.

Надання навігаційної підтримки не звільняє капітана від відповідальності за безпеку власного судна; зокрема, капітан має бути повідомлений про обмеження щодо використання обладнання VTS та про конкретні обов'язки капітана щодо недопущення зіткнення.

По можливості та якщо дозволяє час, до початку надання навігаційної підтримки мають бути виконані перевірки для оцінки спроможності судна реагувати на вказівки, що надаються. Зразок контрольного переліку наведений у Додатку 1; до нього слід внести зміни відповідно до місцевих вимог.

3.2.2.2 Спостереження/ вважається за потрібне

Навігаційна підтримка може бути надана, коли VTS спостерігає за ситуацією, що розвивається (приміром, судно, що відхиляється від рекомендованого маршруту), та вважає за потрібне здійснювати взаємодію з командою містка.

За таких обставин першочерговим пріоритетом, скоріше за все, буде надання необхідної підтримки до формального обговорення початку надання навігаційної підтримки. Разом з тим, після вирішення ситуації, що вимагала невідкладного втручання, слід внести ясність у питання щодо продовження чи завершення навігаційної підтримки та розглянути можливість використання контрольного переліку.

3.2.3 Надання навігаційної підтримки

При наданні навігаційної підтримки важливо, щоб взаємодія з боку VTS для підтримки процесу прийняття рішень на борту судна здійснювалася своєчасно, була недвозначною та чітко зрозумілою обом сторонам та не була відкритою для невірної тлумачення. Надаючи вказівки щодо надання послуг VTS, Резолюція ІМО А.857(20) *Вказівки щодо систем руху суден* рекомендує при наданні інформації, попередження, поради чи вказівки:

- По можливості використовувати стандартні фрази ІМО для морського зв'язку (Резолюція ІМО А.918(22) *Стандартні фрази ІМО для морського зв'язку*). Рекомендується як передова практика завжди використовувати маркери повідомлення при наданні навігаційної підтримки, незалежно від знання відповідної мови одержувачем. Навігаційна підтримка часто надається в умовах наявності певної напруженості, і використання маркерів повідомлення може сприяти забезпеченню чіткості й недвозначності цілі кожної частини повідомлення.
- Повідомлення, пов'язані з навігаційною підтримкою, завжди мають бути адресовані за назвою судну, що бере участь у навігаційній підтримці, щоб не було сумнівів щодо того, для кого призначений зміст повідомлення.
- Слід приділити увагу питанню радіочастоти VHF-діапазону, на якій має надаватися послуга навігаційної підтримки. Рішення залежить від конкретних та місцевих обставин. Разом з тим, необхідно оцінити відносні переваги надання підтримки на дискретній частоті, щоб уникнути поміх від інших користувачів, або використання спільної робочої частоти, такої, щоб інші користувачі були обізнані про імовірні дії судна, що бере участь у навігаційній підтримці. Можуть бути й інші варіанти, якщо судно-учасник спроможне відстежувати дві чи більше частот.

При своєчасному наданні важливої навігаційної інформації для підтримки процесу прийняття рішень на борту судна VTS може надати:

- ІНФОРМАЦІЮ
- ПОПЕРЕДЖЕННЯ
- ПОРАДУ

- ВКАЗІВКУ

У Резолюції ІМО А.857(20) *Вказівки щодо системи руху суден* зазначається, що при взаємодії між судном-учасником та центром VTS:

- «Слід розрізняти надання навігаційної інформації, що є передачею інформації, одержаної від датчиків VTS та з картини руху суден, та надання навігаційної поради, до якої включена професійна думка»;
- «У будь-якому повідомленні VTS, що направляється судну чи суднам, необхідно чітко дати зрозуміти, це повідомлення містить інформацію, пораду, попередження чи вказівку»; та
- «По можливості слід використовувати стандартні фрази ІМО для морського зв'язку».

3.2.3.1 Повідомлення, орієнтовані на результат

Фундаментальним принципом повідомлень VTS є те, що якщо система уповноважена надавати навігаційну підтримку суднам, будь-яке повідомлення має бути орієнтованим лише на результат, залишаючи подробиці виконання, як-от курс, що має бути заданий, або маневри, які необхідно виконати, на розсуд капітана або лоцмана на борту судна. Фрази, що використовуються на судні для управління конкретним рулем або надання команд щодо двигуна, як-от «Стоп машина» чи «Право руля», використовувати не слід.

3.2.3.2 Повідомлення, у яких використовуються маркери повідомлення

Існує вісім видів маркерів повідомлення, що часто використовуються VTS, які можна використовувати для підкреслення вмісту повідомлення або для забезпечення належного розуміння повідомлення, особливо у випадках, коли у взаємодії між VTS та судном присутні мовні складнощі. Це є:

- ІНФОРМАЦІЯ
- ПОПЕРЕДЖЕННЯ
- ПОРАДА
- ВКАЗІВКА
- ЗАПИТАННЯ
- ВІДПОВІДЬ
- ЗАПИТ
- НАМІР

Більш детальна інформація наведена у Резолюції ІМО А.918(22) *Стандартні фрази ІМО для морського зв'язку (SMCP)*.

Чи використовувати один з маркерів повідомлення, і якщо так, який маркер є застосовним до ситуації, вирішує VTS або команда містка. Разом з тим, оскільки надання навігаційної підтримки, скоріше за все, пов'язане з певним недоліком, виходом з ладу або аварією, вміст усіх повідомлень, що направляються судну, має бути зрозумілим. Відтак, рекомендується завжди використовувати маркери повідомлення при наданні послуги навігаційної підтримки. Якщо він використовується, маркер повідомлення має передувати повідомленню або відповідній частині повідомлення.

Приклади використання маркерів повідомлення ЗАПИТАННЯ, ВІДПОВІДЬ, ЗАПИТ та НАМІР наводяться у SMCP. Маркери повідомлення ІНФОРМАЦІЯ, ПОПЕРЕДЖЕННЯ, ПОРАДА та ВКАЗІВКА є особливо важливими для надання навігаційної підтримки, і вони більш детально пояснюються нижче.

3.2.3.3 ІНФОРМАЦІЯ

SMCP визначає інформацію як повідомлення, що обмежується спостережуваними фактами, ситуаціями тощо та використовується головним чином для навігаційної інформації та інформації про рух суден.

Як таке, це є передачею інформації, одержаної з датчиків VTS та картини руху суден, яка не включає професійної думки VTS, окрім визначення VTSO, що така інформація є важливою для мореплавця.

З цього визначення випливає те, що відповідальність за наслідки використання ІНФОРМАЦІЇ лежатиме на одержувачі.

Прикладами надання повідомлення-ІНФОРМАЦІЇ під час надання судну навігаційної підтримки є наступні:

- Курс та швидкість судна відносно дна моря;
- Положення відносно осі фарватеру, навігаційних об'єктів та/чи точок шляху;
- Близькість до навігаційних небезпек; та
- Місцезоположення, ідентифікаційні дані, наміри та будь-які обмеження суден, що перебувають неподалік.

Наприклад:

| | |
|-----------|---|
| Приклад 1 | «ІНФОРМАЦІЯ. Згідно з моїм обладнанням, судно «Без назви» обійде вас по правому борту у районі буя «...». |
| Приклад 2 | «ІНФОРМАЦІЯ. Прогнозується, що наступний приплив у порту «YY» буде «...» з висотою рівня «ZZ» метрів». |

3.2.3.4 ПОПЕРЕДЖЕННЯ

Надання інформації під час надання навігаційної підтримки може також включати попередження. SMCP визначає ПОПЕРЕДЖЕННЯ як повідомлення, що передбачає намір відправника поінформувати інших про небезпеку. Воно може використовуватися для передачі інформації про потенційно небезпечні ситуації або спостережувані ситуації, що розвиваються.

Як таке, це є передачею інформації, одержаної від датчиків VTS та картини руху суден, і, на професійну думку VTSO, таке повідомлення слід передавати для інформування судна про потенційну небезпеку.

Вміст повідомлення-попередження має бути негайно оцінений на борту судна разом з будь-якою додатковою інформацією, яку може не мати центр VTS. За необхідності слід вжити відповідних коригувальних заходів. Залежно від відповіді судна, за повідомленням-попередженням можуть йти подальші повідомлення, як-от ПОРАДА або ВКАЗІВКА.

З цього визначення випливає те, що одержувач має негайно приділити увагу згаданій небезпеці. Надання подальших повідомлень, як-от ПОРАДА або ВКАЗІВКА, може допомогти одержувачу при оцінці наслідків використання наданої інформації. Прикладами надання повідомлення-попередження під час надання навігаційної підтримки судну-учаснику є наступні:

| | |
|-----------|--|
| Приклад 1 | «ПОПЕРЕДЖЕННЯ. Перешкода у фарватері. Затонулий контейнер ... градусів, відстань ... метрів від ... буя». |
| Приклад 2 | «ПОПЕРЕДЖЕННЯ. Згідно з моїм обладнанням, ви йдете на мілководдя». |
| Приклад 3 | «ПОПЕРЕДЖЕННЯ. Згідно з моїм обладнанням, ви пройдете поблизу судна, що виходить, ... градусів, відстань ... морських миль». |

3.2.3.5 ПОРАДА

SMCP визначає ПОРАДУ як повідомлення, що передбачає намір відправника вплинути на одержувача за допомогою рекомендації.

З цього визначення випливає наступне:

- Професійна думка VTSO включається у повідомлення як засіб впливу на одержувача;
- Одержувач має негайно приділити увагу згаданій пораді, і відповідальність за наслідки використання наданої інформації лежатиме на одержувачі. Поради необов'язково дослуховуватися, але її слід розглянути дуже ретельно;
- Одержувач завжди має інформувати VTS про дії, які він має намір вжити.

Надання поради у відповідь на ситуацію, що розвивається, може також включати або вимагати:

- Оцінки спроможності судна зреагувати на надану пораду, в тому числі оцінки знання відповідної мови;
- Аналізу характеристик судна, в тому числі маневреності, у відношенні до району, у якому надається послуга, та будь-яких дефектів та недоліків;
- Оцінки умов навколишнього середовища;
- Оцінки можливих наслідків з боку вантажу, що перевозиться.

Прикладами надання ПОРАДИ під час надання навігаційної підтримки судну-учаснику є наступні:

| | |
|-----------|--|
| Приклад 1 | «ПОПЕРЕДЖЕННЯ. Згідно з моїм обладнанням, ви відхиляєтеся від рекомендованого маршруту». «ПОРАДА. Дотримуйтеся рекомендованого маршруту». |
| Приклад 2 | «ПОРАДА. Рекомендований курс з поправками ... градусів». |
| Приклад 3 | «ПОПЕРЕДЖЕННЯ. Згідно з моїм обладнанням, ви йдете на мілководдя, відстань ...». «ПОРАДА. Рекомендований курс ... градусів». |

Персонал VTS та мореплавці повинні чітко усвідомлювати можливі наслідки таких слів і словосполучень, як «маршрут», «напрямок руху», «фактичний курс», «курс з поправками» та «курс».

Порада, що надається центром VTS, має бути орієнтованою на результат. Загалом пораду слід надавати, використовуючи терміни «маршрут» або «курс з поправками».

Якщо він уповноважений компетентною установою та коли втручання з боку VTS вважається за потрібне або запитується судном, оператор VTS може порадити чи порекомендувати курс. Разом з тим, потрібно розуміти, що відповідальність за безпечне та ефективне виконання дії лежить на капітані.

За будь-яких обставин, коли надається ПОРАДА, персонал VTS має ретельно відстежувати її вплив.

VTS/ компетентні установи мають розглянути можливі правові наслідки уповноваження персоналу VTS на надання ПОРАДИ та компетенцію співробітників надавати її.

3.2.3.6 ВКАЗІВКА

SMCP визначає вказівку як повідомлення, що передбачає намір відправника вплинути на одержувача за допомогою припису.

З цього визначення випливає наступне:

- Відправник має бути належним чином уповноважений на направлення такого повідомлення;

- Одержувач зобов'язаний діяти відповідно до цього повідомлення, якщо тільки не наявні суперечні аргументи щодо безпеки, про які треба негайно повідомити відправника.

Резолюція ІМО А.857(20) *Вказівки щодо систем руху суден* говорить, що:

«Якщо VTS уповноважена надавати вказівки суднам, ці вказівки мають бути орієнтованими лише на результат, залишаючи подробиці виконання, як-от курс, що має бути заданий, або маневри, які необхідно виконати, на розсуд капітана чи лоцмана на борту судна. Слід подбати про те, щоб операції VTS не зачіпали відповідальність капітана за безпеку мореплавства та не порушували традиційний зв'язок між капітаном та лоцманом».

Отже, тоді як надавати ПОРАДУ щодо курсу прийнятно, видавати чіткі вимоги щодо курсу як ВКАЗІВКУ неприйнятно.

Загалом капітани суден реагують оперативно та виконують ВКАЗІВКИ, що надаються VTS. Разом з тим, слід усвідомлювати, що можуть бути випадки, коли ВКАЗІВКА з боку VTS ігнорується, оскільки капітан має додаткову інформацію, якою не володіє центр VTS, і він приймає рішення вжити інших дій. Приміром, судно, що не відстежується VTS, може виступати як чинник, що сприяє розвитку навігаційної ситуації.

Прикладами надання ВКАЗІВКИ під час надання навігаційної підтримки судну-учаснику є наступні:

| | |
|-----------|---|
| Приклад 1 | «ПОПЕРЕДЖЕННЯ. Район обмеження на південь від вас, відстань 1,2 морських миль». «ВКАЗІВКА. Не заходьте у цей район». |
| Приклад 2 | «ПОПЕРЕДЖЕННЯ. Видимість у підхідному фарватері становить менш ніж ... морських миль». «ВКАЗІВКА. Не заходьте у фарватер». |

3.3 Інші міркування

При прийнятті рішення про надання послуги навігаційної підтримки необхідно приділити належну увагу спроможностям обладнання, персоналу, підготовці та правовій основі.

3.3.1 Спроможності обладнання

При прийнятті рішення про надання навігаційної підтримки слід приділити належну увагу якості наявної картини руху суден, спроможностям засобів зв'язку та експлуатаційній готовності обладнання. Більш детальна інформація міститься у Рекомендації IALA V-128 – *Вимоги до експлуатаційних і технічних характеристик обладнання VTS*.

3.3.2 Персонал та підготовка

Важливо, щоб персонал VTS мав відповідну підготовку та практику надання навігаційної підтримки. При прийнятті рішення про надання навігаційної підтримки VTS/ компетентні установи мають приділити належну увагу:

- Рівню кадрового забезпечення VTS;
- Кваліфікації співробітників VTS та відповідному делегуванню/ уповноваженню, що стосується виду послуги, яку вони можуть надавати;
- Тому, чи мають вони бути обмежені у наданні навігаційної підтримки за запитом або при спостереженні.

3.3.3 Правова основа

Важливо приділити належну увагу національній і міжнародній правовій основі надання послуги навігаційної підтримки. Поради та вказівки мають надаватися персоналом VTS відповідно до регуляторних повноважень та обов'язків VTS/ компетентних установ.

3.4 Операційні процедури

Усі подробиці щодо надання послуги навігаційної підтримки, в тому числі термінологія, що використовується, повинні міститися у стандартних операційних процедурах (SOP) центру VTS.

Більш детальна інформація та вказівки щодо підготовки операційних процедур наведені у зразку контрольного переліку у Додатку 1 до цього Керівництва та Рекомендації IALA V-127 *Щодо операційних процедур для систем руху суден*.

3.5 Поширення інформації та види послуг

Інформація про послуги, що пропонуються VTS мореплавцю, має поширюватися для суден у відповідних міжнародно визнаних морських публікаціях, в тому числі у Довіднику IALA про VTS світу. Вона має включати подробиці про функціонування VTS, її спроможності, види послуг, що надаються, правила, норми, вимоги та процедури. Інформація, що поширюється, має перевірятися та оновлюватися принаймні щороку.

Якщо VTS втратила спроможність надавати навігаційну підтримку, інформація про це також має бути поширена.

4 ДОВІДКОВІ МАТЕРІАЛИ

- [1] Положення SOLAS V-12 «Системи руху суден»
- [2] Резолюція ІМО А.857(20) Вказівки щодо систем руху суден
- [3] Резолюція ІМО А.851(20) Загальні принципи для систем суднових повідомлень та вимоги щодо суднових повідомлень
- [4] Резолюція ІМО А.918(22) Стандартні фрази ІМО для морського зв'язку
- [5] Рекомендація IALA V-127 Щодо операційних процедур для систем руху суден
- [6] Посібник IALA щодо VTS (2008)
- [7] Рекомендація IALA V-128 – Вимоги щодо експлуатаційних та технічних характеристик обладнання VTS, видання 3.0
- [8] Рекомендація IALA V-103 – Підготовка для оператора VTS

ДОДАТОК І ЗРАЗОК КОНТРОЛЬНОГО ПЕРЕЛІКУ VTS ЩОДО НАДАННЯ НАВІГАЦІЙНОЇ ПІДТРИМКИ¹

VTS:-.....

СУДНО:-.....

Проаналізувати:

1. Позитивне розпізнавання
2. Стан машинного обладнання судна
3. Стан навігаційного обладнання судна та обладнання зв'язку
4. Оновлені карти
5. Знання капітаном/ першим помічником англійської/ місцевої мови
6. Знання капітаном місцевого району
7. Знання капітаном NAS
8. Умови навколишнього середовища (вітер, день/ ніч, видимість, загальна висота, припливні течії)
9. Рух суден
10. Вантаж
11. Компетенція/ повноваження оператора VTS
12. Спроможності та обмеження, робочі характеристики, придатність до експлуатації та резервування обладнання VTS (зокрема, основні елементи зв'язку, радіолокатор та AIS)

Оцінити та прийняти рішення:

1. Альтернативні варіанти, як-от надання лоцмана
2. Спроможність судна продовжувати плавання за надання NAS VTS
3. Ризики, що присутні, якщо з якоїсь причини VTS не зможе надавати NAS
4. Потреба у внесенні змін до плану плавання (як-от тимчасова якірна стоянка)
5. Канал зв'язку для надання NAS

Узгодити:

1. Усвідомлення капітаном того, що NAS носить дорадчий характер і жодним чином не звільняє його від відповідальності за безпеку його судна або за недопущення зіткнення
2. Згода капітана продовжувати плавання за навігаційної підтримки
3. Канал VHF
4. Початок надання NAS
5. Завершення надання NAS

¹Цей контрольний перелік не є вичерпним і надається як зразок, який слід змінити та доповнити операційними процедурами, необхідними за місцевих умов.

ДОДАТОК II АБРЕВІАТУРИ

| | |
|-------|---|
| IALA | Міжнародна асоціація навігаційного забезпечення мореплавства і маякових служб |
| IMO | Міжнародна морська організація |
| MSC | Комітет з морської безпеки (постійний комітет ІМО) |
| SOLAS | Конвенція Організації Об'єднаних Націй з безпеки життя на морі |
| SMCP | Стандартні фрази для морського зв'язку |
| VTS | Система руху суден |
| VTSO | Оператор системи руху суден |
| OOW | Вахтовий |
| COG | Курс відносно дна моря |
| SOG | Швидкість відносно дна моря |