



Вдосконалення системи шляхів руху суден відповідно до сучасних потреб судноплавства

За даними гідрографічних досліджень та всебічного аналізу навігаційної обстановки, для забезпечення безпеки руху суден у зоні відповідальності України державною установою "Держгідрографія" проводиться робота з удосконалення встановленої системи шляхів руху суден.

Основна мета зазначених робіт – підвищення безпеки плавання у районах із високою інтенсивністю руху, місцях, де сходяться потоки руху суден і де свобода руху ускладнюється обмеженим морським простором, наявністю перешкод, незначними глибинами і несприятливими метеорологічними умовами.

Шляхи руху суден встановлюються для:

- розділення зустрічних потоків суден з метою зменшення вірогідності їх зіткнення;
- спрощення організації руху у районах, де сходяться різні потоки суден;
- організації безпечного руху суден у районах інтенсивних вишукувань або розробок у відкритому морі;
- організації потоку суден у районах, де плавання для всіх суден або окремих класів суден є небезпечним або небажаним;
- організації потоку безпечного руху в екологічно уразливих районах або на безпечній відстані від них;
- зменшення ризику посадки суден на мілину тощо.

Система встановлених шляхів руху суден – це будь-яка система з одного або декількох шляхів чи інших заходів, спрямованих на зменшення вірогідності навігаційних аварій. Вона включає в себе системи розподілу руху суден, райони колового руху, рекомендовані шляхи одностороннього та двостороннього руху, райони підвищеної обережності плавання.

Системи розподілу руху суден запроваджуються з метою розділення зустрічних потоків суден відповідними засобами і визначення смуг руху. Системи та рекомендовані шляхи мають бути спеціально обстежені, щоб, наскільки це можливо, гарантувати безпечне плавання суднам.

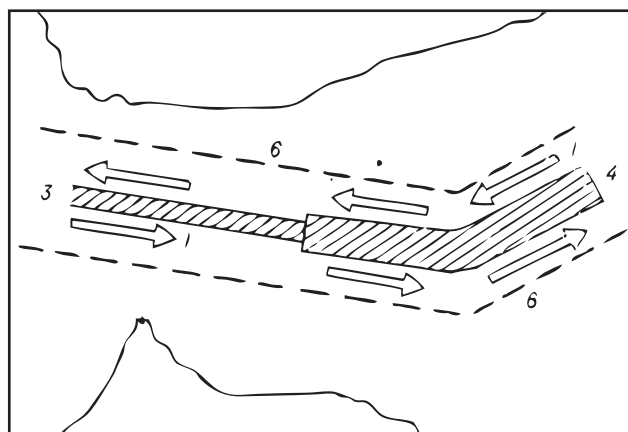
Серед основних критеріїв проектування систем шляхів руху суден слід виділити такі:

- шляхи повинні встановлюватися якомога ближче до існуючих у районі потоків суден, з'ясованих у ході проведених досліджень;

- конфігурація і довжина систем встановлених шляхів, що вводяться з метою забезпечення безперешкодного проходження через райони вишукувань і видобутку ресурсів у морі, можуть відрізнятися від зазвичай встановлюваних шляхів, якщо цього вимагає безпека руху суден;

- кількість змін курсу при плаванні встановленим шляхом має бути мінімальною, а на підходах до районів сполучення систем або сходження шляхів і у місцях, де очікується велика інтенсивність руху, змін курсу бажано уникати;

- кількість районів з'єднання систем або сходження шляхів повинна бути мінімальною, і ці райони мають знаходитися якомога далі один від одного. Суміжні системи розподілу руху суден слід встановлювати таким чином, щоб близькі до зустрічного потоки суден у сусідніх системах були між собою якнайдалі. З'єднання шляхів не потрібно розташовувати у місцях, де передбачається інтенсивний рух, на перетинальних шляхах, які не збігаються із встановленими шляхами;



Розподіл руху зоною розподілу руху або лінією розподілу



- шляхи повинні проектуватися таким чином, щоб забезпечити оптимальне використання не лише наявних в цьому районі ЗНО, а й суднових засобів, які необхідні або рекомендовані міжнародними конвенціями, резолюціями та рекомендаціями Міжнародної морської організації (ІМО). У межах систем встановлених шляхів і на підходах до них стан вивченості рельєфу дна має відповідати потребам картоскладання – інформація про існуючі глибини і небезпеки у питанні навігації має бути вичерпною.

Саме такі критерії та вимоги було застосовано при розробці змін до встановлених шляхів руху біля південно-західного узбережжя Кримського півострова та примикаючих до них рекомендованих шляхів, що дозволило вирішити одразу декілька задач.

По-перше, система розподілу руху від мису Херсонес до мису Ай-Тодор проходить на більшій ніж раніше відстані від узбережжя, що сприятиме поліпшенню екологічної ситуації на південному березі Криму.

По-друге, у новій системі усунуто такий недолік як перетин системи розподілу руху рекомендованими шляхами.

По-третє, усунуто недоліки в нумерації рекомендованих шляхів, що мали місце (одні й ті ж рекомендовані шляхи мали різні номери).

Все це, без сумніву, впорядкує рух суден і відповідно підвищить рівень безпеки судноплавства в регіоні.

Відповідно до вимог ІМО системи шляхів руху суден повинні переглядатися по мірі необхідності і з урахуванням сучасної навігаційної обстановки, розвитку берегової інфраструктури та потреб судноплавства. Державна установа “Держгідрографія” ретельно виконує

всі ці вимоги, регулярно аналізує систему встановлених шляхів руху суден, надає пропозиції щодо внесення необхідних змін до рекомендованих шляхів відповідно до потреб сучасності.

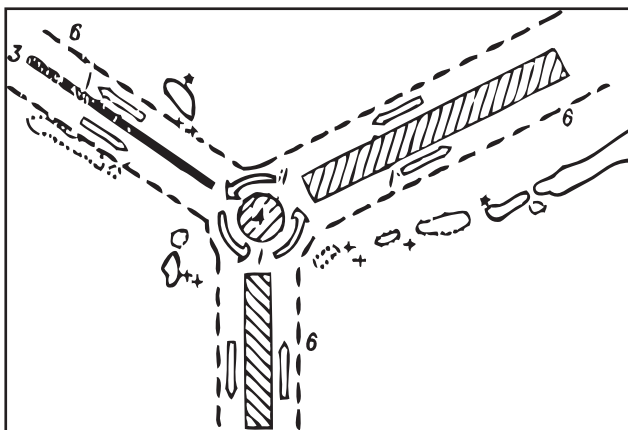
А потреба у цьому є. Так, ще донедавна усі рекомендовані шляхи у водах України встановлювалися з урахуванням, в першу чергу потреб спеціалізованих кораблів і суден колишнього ЧФ СРСР. Але сьогодні частина з цих шляхів не відповідає сучасним потребам мореплавства, а, отже, не виконує своїх функцій. До них належать рекомендовані шляхи, що призначалися для руху ліхтеровозів, які на сьогодні не використовуються; рекомендовані шляхи, прокладені на значній відстані від берега та на глибинах від 50 м до 2000 м, що істотно не впливає на безпеку судноплавства.

На напрямку Керченська протока – порт Ялта є декілька рекомендованих шляхів, але мореплавці, як правило, ними не користуються, а обирають найкоротший шлях. Така ситуація зустрічається і на інших напрямках.

Не можна не сказати і про надмірну завантаженість навігаційних карт різною інформацією, у тому числі й нанесенням рекомендованих шляхів і полігонів бойової підготовки. Усе це утруднює прокладання судноводіями курсу судна на карті.

В результаті обстеження причалів Ланжерон, Аркадія, Великий Фонтан, Чорноморка, Лузанівка, яке проводилося фахівцями ФДУ “Одеський район Держгідрографії” у 2008 році під час виконання гідрографічних робіт, встановлено, що жоден з них не придатний для швартування катерів, а деяких на вказаних місцях немає зовсім. Тому відгалуження рекомендованого шляху № 18 до цих “причалів”, а скоріше навігаційних небезпек, було скасовано, щоб не вводити в оману судноводіїв.

Все сказане вище говорить про те, що удосконалення системи встановлених шляхів руху суден, у тому числі й скасування окремих рекомендованих шляхів як таких, що не виконують сьогодні своїх функцій, і надалі залишається одним із головних завдань Держгідрографії. Та більш активну участь у цьому процесі повинні брати філії установи, адже саме вони у першу чергу володіють інформацією про реальні зміни навігаційної обстановки у водах України.



Розподіл руху суден у районі колового руху