

Безпеці на морі – світовий рівень

Олексій ШПАЧЕНКО,
інженер-програміст ЦНГІ ДУ «Держгідрографія»

Щороку водними шляхами Європейського Союзу (ЄС) здійснюються мільйони комерційних перевезень, сотні з яких, на жаль, закінчуються аваріями. Саме тому інформація про стан вантажу та порт призначення є життєво важливою для безпеки мореплавства, захисту морського середовища та економічної ефективності. У минулому така інформація збиралася різними організаціями – портовими адміністраціями, центрами з пошуку і порятунку, службами регулювання руху суден. Але обмін нею відбувався досить складно, оскільки кожна з організацій використовувала власну систему накопичення, зберігання та передачі даних, які часто були не сумісні між собою.

Після аварії нафтового танкера ERIKA, що сталася біля французьких берегів у 1999 р., ЄС ухвалив низку законодавчих ініціатив, метою яких було подолати проблеми, пов'язані з обміном інформацією, та сприяти запобіганню аваріям, що призводять до забруднення довкілля. У рамках цих ініціатив 27 червня 2002 р. було ухвалено Директиву 2002 / 59 / ЄС «Заснування Системи співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування».

Для досягнення поставлених у Директиві цілей Єв-

ропейська комісія розпочала розбудову системи SafeSeaNet (SSN), яка складається з національного сегмента SSN держав-учасниць та центральної системи SSN, що виступає в ролі центрального вузла, регулятора національних систем.

SSN на національному та центральному рівнях базується на обов'язкових функціональних можливостях системи, які мають дуже важливе значення для її нормальної роботи. Це надсилання, приймання, зберігання, запит та обмін інформації за допомогою електронних засобів зв'язку, використання яких вимагають нормативні документи, що регламентують роботу SSN. Інформація стосується різних сторін діяльності. Це може бути:

- **інформація з питань заходу судна у порт** – попередня інформація про підхід судна, а також інформація про його захід та вихід з порту, порядок оформлення прибуття суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу з морського порту;
- **інформація про небезпечні матеріали** – інформація про перевезення судном небезпечного або забрудню-

вального вантажу та Положення про порядок підготовки і подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення;

- **інформація про інциденти** – інформація про події та інциденти, що відбулися в морі, відповідно до Положення про класифікацію, порядок розслідування та облік аварійних морських подій із суднами та Резолюції Міжнародної морської організації А.851(20);
- **інформація про місцезнаходження суден** – інформація про рух суден за даними автоматичної ідентифікаційної системи (АІС) і системи дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден (ДІКМС);
- **інформація з безпеки** – надається перед заходом судна у порт і відповідає Регламенту (ЄС) № 725 / 2004 Європейського парламенту та Ради від 31 березня 2004 р. про посилення безпеки суден і портових споруд;
- **інформація про відходи і залишки вантажів** – надається перед заходом судна у порт;
- **інформація про звільнення** – інформація

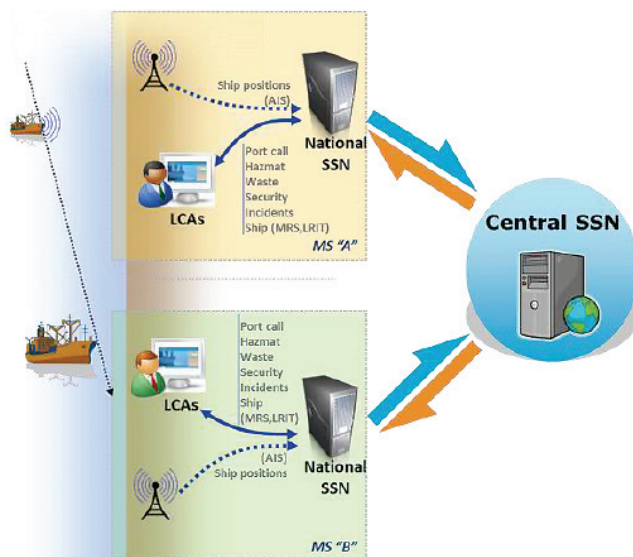
щодо компаній та суден, які, відповідно до національного законодавства, можуть бути звільнені від надання деяких даних.

31 березня 2015 р. Уряд України видав Розпорядження № 297 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті», яким передбачено завершити імплементацію положень Директиви 2002 / 59 ЄС протягом 2016 р.

Імплементація Директиви розрахована на 6 років і передбачає як правові, так і технічні заходи. Правова імплементація здійснюється через офіційну транспозицію Директиви та контроль виконання сформованого національного законодавства, а технічна – передбачає будівництво та експлуатацію необхідної берегової інфраструктури для отримання й обміну даних.

План імплементації має відображати усі вимоги Директиви ЄС, зокрема:

- містити переклад консолідованої версії Директиви 2002 / 59 українською мовою;
- внесення змін до «Порядку оформлення заходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення цього виходу», затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 27.06.2013 № 430;



Структурна схема системи SafeSeaNet

- внесення змін до «Порядку оформлення повернення з рейсу і виходу в рейс суден флоту рибної промисловості капітанами морських рибних портів України», затвердженого наказом Міністерства аграрної політики України від 21.01.2006 № 14;
 - призначення національних компетентних органів, адміністрацій портів та берегових станцій, до яких повинні надсилатися повідомлення у відповідності до Директиви 2002 / 59;
 - розробку і видання наказу Міністерства про створення національної SSN;
 - розробку та затвердження Положення про діяльність національного сегмента SSN;
 - внесення змін до Кодексу адміністративних правопорушень та, можливо, Кримінального кодексу України з метою накладання стягнень за порушення національних положень відповідно до вимог, визначених Директивою 2002 / 59;
 - розробку і видання наказу Міністерства про прийняття суден, що потребують допомоги;
 - розробку і створення національної комплексної системи апаратного та програмного забезпечення SSN, підготовку технічних умов та проведення тендера;
 - організацію та проведення навчання для адміністраторів і користувачів системи SSN.
- Отже, запровадження європейської системи нагляду за рухом суден, обмін інформацією та приведення у відповідність з європейськими нормами інформаційної системи з морських перевезень повинні зменшити ймовірність нанесення шкоди морському довікілью, підвищити ефективність портової логістики.