

Технологічна схема обробки суден з використанням інформаційної системи портового співтовариства
Модуль «Прихід судна»

Перелік скорочень

Головна диспетчерська – головна диспетчерська відповідної адміністрації морського порту.

ІСПС – інформаційна система портового співтовариства

СКМП – служба капітана морського порту;

ПРРС - пост регулювання руху суден. Структурний підрозділ служби регулювання руху суден, який забезпечує безпеку мореплавства у зоні дії ПРРС шляхом надання суднам інформаційних послуг, навігаційної допомоги та послуг з регулювання руху суден. В морському порту Скадовськ функції ПРРС виконує СКМП.

Портове співтовариство - державне підприємство “Адміністрація морських портів України”, державні органи, уповноважені здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, правоохоронні органи, залізничні станції, які знаходяться на території порту, портові оператори, агентські організації (морські агенти), перевізники та експедитори, інші суб’єкти господарювання, що провадять у морських портах та за їх межами діяльність з транспортування або обробки товарів, контейнерів, пасажирів, багажу і транспортних засобів, яка спрямована на забезпечення виконання технологічних процесів, що здійснюються на території зазначених об’єктів, будь-яких взаємопов’язаних процесів обміну інформацією і документами щодо пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних транспортних засобів перевізників і товарів, у тому числі вантажів, багажу, що переміщуються ними через державний кордон

1. Загальні положення

1.1. Ця Технологічна схема визначає послідовність дій учасників портового співтовариства щодо оформлення суден, які прибувають на територію пункту пропуску (пункту контролю), відкритого для міжнародного морського сполучення із використанням інформаційної системи портового співтовариства (далі-ІСПС).

Інші технологічні процеси, які здійснюються у морському порту виконуються згідно з діючими в цьому порту технологічними схемами.

1.2. У випадку непрацездатності ІСПС більш ніж чотири години поспіль, за розпорядженням начальника адміністрації морського порту, або особи, яка його заміщує, може бути прийнято рішення щодо здійснення оформлення суден на підставі відповідних паперових документів.

1.3. У випадку неможливості здійснення доступу до ІСПС посадових осіб контролюючих органів, зокрема з технічних причин: відсутність

енергопостачання або програмного забезпечення, документи, визначені абзацом першим пункту 2 цієї Технологічної схеми, надаються морським агентом наявними засобами комунікації або безпосередньо до місця розташування контролюючого органу. Про неможливість доступу до ІСПС посадова особа відповідного контролюючого органу негайно повідомляє орган охорони державного кордону

1.4. Учасниками портового співтовариства забезпечується внесення інформації до ІСПС цілодобово.

1.5. Анулювання інформації внесеної до ІСПС здійснюється учасником портового співтовариства за погодженням із усіма учасниками, які на момент анулювання цієї інформації провели її узгодження в ІСПС. При анулюванні будь-якої інформації з ІСПС, до ІСПС вноситься інформація щодо причини анулювання.

1.6. За умови функціонування ІСПС в морському порту, дозволи учасників портового співтовариства здійснюються виключно у електронному вигляді в ІСПС та без використання відміток на паперових примірниках документів.

1.7. Прибуття, вибуття, обробка та розміщення суден на території морського порту координується диспетчерською службою порту.

Прибуття суден на територію пункту пропуску (пункту контролю) здійснюється згідно плану судозаходу, який ведеться відповідному морському порту.

2. Планування обробки суден.

2.1. Експедитор (лінійний агент при контейнерних перевезеннях) як правило за 72 години до очікуваного часу прибуття судна до морського порту України, не пізніше виходу судна з попереднього порту, забезпечує внесення в ІСПС наступних даних:

- номер ІМО, назву очікуваного судна;
- назву портового оператора (портових операторів, якщо планується постанова судна до декількох терміналів);
- найменування та кількість вантажу, запланованого до обробки;
- найбільшу довжину та ширину судна;
- максимальну осадку;
- запропоновані дати лейкен.

У разі відсутності інформації про конкретне судно у графі номер ІМО зазначається 0, назва судна ТВN.

2.2. Головною диспетчерською судно включаються в попередній графік підходу суден під обробку виходячи із запропонованих дат лейкен.

2.3. Портові оператори, не пізніше, ніж через 2 години з часу внесення в ІСПС інформації, передбаченої пунктом 2.1 цієї Технологічної схеми забезпечують підтвердження готовності обробки судна та внесення в ІСПС інформації щодо номеру причалу та дат лейкен, додаткових умов постановки судна к причалу, термінів готовності вантажних партій під навантаження.

2.4. Головна диспетчерська, ніж через 2 години з часу внесення позитивного рішення СКМП щодо можливості постановки судна к причалу, підтверджує в ІСПС можливість обробки судна та включає судно в графік підтверджених під обробку суден, або інформує експедитора та портового оператора про необхідність коригування номеру причалу або дат лейкен.

2.5. Капітан судна, безпосередньо або через морського агента, щонайменше за 24 години до очікуваного часу приходу судна до морського порту України; або не пізніше часу відходу судна з попереднього порту, якщо час плавання менше ніж 24 години, або якщо порт заходу невідомий або змінюється протягом плавання, як тільки ця інформація стане доступною забезпечує внесення в ІСПС нотісу який містить дані, наведені у додатку 1. Одночасно забезпечується внесення в ІСПС таких документів:

- Загальна декларація;
- Суднова роль;
- Список пасажирів;
- Декларація про судові припаси;
- класифікаційне свідоцтво;
- свідоцтво про реєстрацію;
- міжнародне обмірне свідоцтво;
- міжнародне свідоцтво про вантажну марку;
- інші документи за вимогою СКМП, у випадках, передбачених законодавством, залежно від типу судна, наявності обмежень, установлених класифікаційним товариством, характеру вантажу;
- інформація про відходи (waste notification).

Судна, на які розповсюджуються вимоги правила 2 глави XI-2 додатка до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, додатково подають інформацію, згідно Циркулярного листа ІМО MSC.1/Circ.1305 від 02.06.2009.

Для отримання знижки у сплаті санітарного збору надаються:

- міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою;
- міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря стічними водами;
- свідоцтво про запобігання забрудненню сміттям (екологічно чистим)

У разі, якщо на момент подання інформації, передбаченої пунктом 2.6. судно не включено в попередній графік підходу суден під обробку, судно включаються попередній графік підходу суден під обробку в виходячи із очікуваного часу прибуття до порту призначення та виконуються дії, передбачені пунктами 2.3.- 2.5. цієї Технологічної схеми.

2.6. У разі зміни порту призначення капітан судна безпосередньо або через морського агента повинен анулювати раніше передану в ІСПС інформацію про підхід судна. У разі скасування заходу судна капітаном або морським агентом в ІСПС, головною диспетчерською судно виключається з попереднього графіку підходу суден під обробку або графіку підтверджених під обробку суден.

У разі скасування експедитором заявки, визначеної у пункті 2.1 цієї Технологічної схеми, підтвердження головної диспетчерської та портового оператора скасовуються. У разі наявності в ІСПС заявки морського агента, судно виключається з графіку підтверджених під обробку суден та включається в попередній графік підходу суден під обробку.

2.7. Судноплавна компанія, морський агент або капітан судна, що перевозить небезпечні або забруднюючі вантажі та прямує до морського порту України забезпечує внесення в ІСПС не пізніше часу відправлення з порту завантаження або як тільки порт призначення або розташування якірної стоянки стануть відомими (якщо ця інформація не є наявною в момент відправлення) портовим властям морського порту України таку інформацію:

назву, позивний сигнал і прапор судна;

тип судна, ідентифікаційний номер ІМО та номер ідентифікатора Морської Рухомої Служби (MMSI);

правильні транспортні назви небезпечних та забруднюючих вантажів, номер ООН, клас безпеки та в разі наявності додаткової безпеки згідно вимог IMDG code;

кількість таких вантажів та їх розташування на борту, якщо вони перевозяться в одиницях перевезення вантажу, які відрізняються від цистерн, їх ідентифікаційний номер;

підтвердження, що інформація про небезпечні та забруднюючі вантажі, які перевозяться, та про їх розташування на судні знаходиться на борту;

контактні відомості судноплавної компанії, морського агента, адміністрації порту, іншої особи, яка володіє інформацією про фізико-хімічні властивості вантажу, а також про заходи, які необхідно вжити у випадку надзвичайної ситуації;

2.8. Капітан судна закордонного плавання безпосередньо або через морського агента завчасно, за 24 години до приходу судну до порту призначення та щонайменше за 4 години до часу приходу судна закордонного плавання в порт, визначеного графіком підходу судна, (при тривалості переходу менш ніж 4 години - щонайменше за 1 годину) забезпечує внесення в ІСПС документів в електронному (сканованому) вигляді, а за наявності технічної можливості – електронних документів, передбачених Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року, а саме:

- Декларація про вантаж;
- Декларація про особисті речі команди судна;
- Маніфест небезпечних вантажів;
- Морська санітарна декларація;
- Суднове санітарне свідоцтво;
- документ, визначений актами Всесвітнього поштового союзу, що супроводжує міжнародні поштові відправлення (за наявності);
- відомості про наявність (відсутність) на борту судна товарів, ввезення яких на митну територію України заборонено або обмежено, включаючи валютні цінності, наявні у членів екіпажу, лікарські засоби, до складу яких входять наркотичні, сильнодіючі засоби, психотропні та отруйні речовини;

- відомості про наявність (відсутність) на борту судна небезпечних товарів, зброї, боєприпасів;
- зобов'язання капітана судна про реекспорт судна (для суден, які плавають під іноземним прапором);
- зобов'язання капітана судна, що закуплені за кордоном судові припаси не будуть винесені із судна (для суден, які плавають під державним прапором України).

Морська санітарна декларація подається щонайменше за 6 годин до приходу судна. Для круїзних суден медико – санітарна декларація подається також і за 24 години.

Якщо морським агентом не надано жодних документів за чотири години до часу прибуття судна, для інформування контролюючих органів - членів портового співтовариства, відповідна клітка в інтерфейсі користувача змінює колір на червоний.

Для морських портів Ізмаїл, Рені, якщо перехід суден з попереднього закордонного порту триває менш ніж 24 години, інформація вноситься в ІСПС не пізніше ніж через 1 годину після виходу судна із порту відправлення, щонайменше за 1 годину до часу приходу судна закордонного плавання. Якщо морським агентом не надано жодних документів за одну годину до часу прибуття судна, для інформування контролюючих органів - членів портового співтовариства, відповідна клітка в інтерфейсі користувача змінює колір на червоний.

У разі, якщо розклад або графік руху суден закордонного плавання передбачає послідовний захід у межах територіального моря і внутрішніх вод України у декілька українських портів за місцем розташування одного митного органу морським агентом під час подання документів в ІСПС для оформлення приходу судна у першому українському морському порту проставляється відмітка про послідовний захід у декілька українських морських портів за місцем розташування одного митного органу, що свідчить про відсутність потреби надання дозволу митниці на вихід судна в море.

3. Оформлення приходу судна контролюючими органами

3.1. Контролюючими органами формальності щодо суден закордонного плавання здійснюються, як правило, документально, на підставі документів, внесених морським агентом в ІСПС. Рішення за результатами розгляду документів приймається до часу запланованого прибуття судна. У разі необхідності проведення контролю на борту судна, це рішення вноситься до ІСПС.

3.2. Санітарно-епідеміологічною службою, за результатами аналізу ризиків наданих в ІСПС документів приймається рішення про:

- надання вільної практики, або;
- вирішення питання про надання вільної практики за результатами контролю на борту судна;
- заборону постановки судна до причалу.

3.3. Іншими контролюючими органами, у разі прийняття рішення про здійснення контролю безпосередньо на судні закордонного плавання, в ІСПС вноситься інформація про проведення цим контролюючим органом формальностей безпосередньо на борту такого судна із зазначенням в ІСПС підстав щодо прийняття рішення про здійснення контролю на борту судна.

3.4. Рішення, які прийняті контролюючими органами щодо здійснення формальностей безпосередньо на борту судна, стають доступними в ІСПС капітану судна або морському агенту, який надав інформацію, портовому оператору, до причалу якого заплановано суднозахід, та ДП «АМПУ».

3.5 У разі невнесення в ІСПС інформації щодо будь-якого рішення з боку державного контролюючого органу протягом часу, що завершується до часу запланованого прибуття судна, вважається, що заперечень з боку цього державного контролюючого органу немає. Це свідчить про позитивне рішення про результати здійснення контролю прибуття судна відповідним контролюючим органом, а також про відсутність необхідності здійснення контролю безпосередньо на борту судна з боку цього контролюючого органу. У такому разі, до закінчення часу, який вказаний в ІСПС як запланований час прибуття судна в морський порт, за умови не прийняття рішення контролюючим органом у встановлений час, в ІСПС здійснюється інформування державних контролюючих органів, морських агентів, ДП «АМПУ» шляхом зміни кольору відповідного поля в інтерфейсі користувача (контролюючого органу) на зелений.

Додаток 1 до пункту 2.5

Нотіс про підхід судна містить такі дані: назву, позивний сигнал і прапор судна;

назву, позивний сигнал і прапор судна;
тип судна, його спеціалізацію та номер ідентифікатора Морської Рухомої Служби (MMSI);
позивний сигнал і прапор судна;
рік побудови;
порт приписки;
встановлений на судні рівень охорони згідно з вимогами Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів;
найменування судновласника;
назва лінії;
наступний порт;
код терміналу призначення, відповідно до Реєстру морських портів України (за наявності);
найбільшу довжину та ширину судна;
LBP / Довжину (між перпендикулярами);
висоту борту судна;
GRT (БРТ) / NRT (НРТ);
дедвейт;
фактичну осадку судна носом і кормою;
максимальну осадку;
вантаж та його кількість;
наявність вантажу на верхній палубі;
кількість на борту пасажирів і членів екіпажу;
найменування/прізвище, ім'я та по батькові морського агента;
очікуваний час прибуття до порту призначення або лоцманської станції (ETA – estimated time of arrival), як вимагається портовими властями порту заходу судна;
очікуваний час відправлення з порту (ETD – estimated time of departure);
заходи, передбачені в порту призначення або на якірній стоянці призначення (навантаження, розвантаження тощо).