



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2009/13
9 October 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH AND
RUSSIAN ONLY
ENGLISH AND RUSSIAN ONLY

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят третья сессия
Женева, 4-6 ноября 2009 года
Пункт 10 предварительной повестки дня

**ВВЕДЕНИЕ ОБЩИХ ПРИНЦИПОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ ДЛЯ
ПАНЪЕВРОПЕЙСКОЙ РЕЧНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ**

Предоставлено правительствами Румынии, Российской Федерации, республики Сербия и
Украины

Записка секретариата

В рамках резолюций по речной информационной службе (РИС), принятых Рабочей группой (Резолюция № 48, «Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства», Резолюция № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб», Резолюция № 60 «Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве» и Резолюция № 63 «Международные стандарты для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях»), секретариат воспроизводит последние сообщения от правительств о прогрессе во внедрении речных информационных служб на их внутренних водных путях.

Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению данную информацию, а также обсудить конкретные предложения правительств, изложенные в пунктах 9 и 16.

I. РУМЫНИЯ

1. Используя финансовую поддержку со стороны Европейского Союза (ЕС) в рамках программы PHARE 2002/00 - 586.04.09, Румынская морская администрация установила эффективную систему управления движением судов на румынской части Дуная. Система отвечает нуждам Европейской платформы РИС, определенными исследовательскими и прикладными проектами INDRIS и COMPRIS, а также новой директивой ЕС 2005/44/ЕС о согласованных речных информационных службах (РИС) на внутренних водных путях Сообщества.
2. Первая фаза проекта была приведена в действие в 2005 году, она заключалась в установке ядра системы по управлению движением судов, покрывающем все участки, предоставляющие опасность для судоходства. На данный момент система находится в действии, но ограничивается некоторыми участками Дуная. Вторая фаза обеспечит включение в системы всех участков румынского участка реки.

II. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

3. Комплексная система связи внутреннего водного транспорта является неотъемлемой частью инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Основу системы составляют бассейновые сети связи, обслуживающие системы безопасности судоходства, диспетчерских служб, производственной деятельности.
4. Приоритетные направления реконструкции и развития бассейновых сетей связи определены в Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации (РФ), одобренной распоряжением Правительства от 3 июля 2003 года. В основу построения технологических сетей связи на внутренних водных путях была положена Концепция речных информационных служб (далее РИС), принятая Рабочей группой по внутреннему водному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) (Резолюция №57).
5. Для создания Речных информационных служб на Единой глубоководной системе РФ (далее – ЕГС) должны быть созданы 7 зон РИС, соответствующих зонам ответственности бассейновых органов государственного управления внутренних водных путей. Главная цель разработки принципов РИС – получение универсального инструмента передачи информации, относящейся к судоходству, способного в условиях международного транспортного сообщения обеспечить безопасность транспортного процесса.
6. Под Речными информационными службами понимаются гармонизированные информационные службы, содействующие управлению движением судов и перевозками в сфере внутреннего судоходства во взаимосвязи с другими видами транспорта. РИС призваны способствовать безопасному и эффективному процессу перевозок и наиболее полному использованию возможностей внутренних водных путей. Современные речные информационные системы состоят из одной или более согласованных систем на основе информационных технологий (ИТ). Система ИТ - это совокупность людских ресурсов, аппаратного и программного обеспечения, средств связи и правил, обеспечивающих

выполнение задачи обработки информации. Целью внедрения РИС являются: безопасность и эффективность перевозок, а также экологическая безопасность (уменьшение вредного воздействия на окружающую среду, уменьшение загрязняющих выбросов и утечек в связи с авариями, незаконными действиями или обычными операциями).

7. Вышеперечисленные задачи актуальны для инфраструктуры внутренних водных путей России уже сегодня. Еще большую актуальность идея РИС приобретает в перспективе открытия внутренних водных путей РФ для прохода судов под иностранным флагом.

8. Эффективное внедрение РИС обеспечивается при условии оптимального планирования и поэтапной разработки. Эти процедуры подробно описаны в Разделах 6 и 7 документа Руководящие принципы и рекомендации для Речных информационных служб (Резолюция № 57 ЕЭК ООН). Очевидно, что РИС должны вводиться постепенно, по бассейнам, по мере готовности ГБУВПиС в технической и организационной части.

9. Российская Федерация рекомендует обсудить на общеевропейском уровне следующие вопросы:

- (a) Разработка в рамках ЕЭК ООН Рекомендаций по поэтапному оснащению судовыми мобильными станциями (транспондерами) АИС судов внутреннего плавания, не подпадающих под действие главы V Конвенции СОЛАС – 74. Целью является выработка единого подхода по оснащению судов АИС, развитию Служб информации о движении судов, Служб управления движением и внедрению Международного стандарта обнаружения и отслеживания судов на ВВП;
- (b) Разработка Рекомендаций по назначению идентификаторов морской подвижной службы (ИМПС) для использования в судовых мобильных станциях (транспондерах) АИС на судах внутреннего плавания, не подпадающих под действие главы V Конвенции СОЛАС – 74. Также было бы полезно отразить информацию по ИМПС в судовом свидетельстве, определенном в Рекомендациях, касающихся согласованных на Европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (Резолюция № 61). Целью является создание унифицированной системы назначения ИМПС для всех судов, совершающих рейсы на внутренних водных путях, поскольку без ИМПС транспондеры АИС не могут функционировать должным образом;
- (c) Дополнение Резолюции № 61 ЕЭК ООН минимальными техническими требованиями к компьютеру, устанавливаемому на борту судна и используемому для получения информации непосредственно в ходе рейса. Например, для получения Извещений судоводителям, обновлений электронных навигационных карт (ЭНК) и др.

10. Кроме того, с целью создания Комплексной интегрированной информационной системы обеспечения безопасности мореплавания и судоходства Российской Федерацией разрабатывается и создается Единая автоматизированная информационно-управляющая система Росморречфлота (АСУ «MoPe»). Система будет являться сегментом автоматизированной системы управления транспортным комплексом Российской Федерации. Она представляет собой интегрированную систему информационного

обеспечения, работающую в интересах мониторинга и государственного управления на морском и внутреннем водном транспорте и содействующую обеспечению безопасности мореплавания, судоходства и защите окружающей среды от загрязнения с судов.

III. РЕСПУБЛИКА СЕРБИЯ

11. Республика Сербия внедрила в действие опытную систему основных услуг РИС, учитывая положения директивы ЕС 2005/44/ЕС о согласованных речных информационных службах (РИС) на внутренних водных путях Сообщества. Система, состоящая из четырех станций АИС для услуг по обнаружению и отслеживанию судов, предоставлению информации о фарватере с помощью электронных навигационных карт (ЭНК) и извещениям судоводителям, оперирует с 2007 года.

12. Полное внедрение РИС, в соответствии с директивой ЕС по РИС (и её техническим дополнениям) на сербском участке Дуная планируется на следующие три года и включает в себя программу по снабжению транспондерами судов, осуществляющих рейсы на территории республики Сербия. Осуществление РИС отразит все компоненты РИС, такие как обнаружение и отслеживание судов с помощью АИС, ЭНК, электронных извещений, базы данных по корпусам судов, предоставление корректировки позиционного сигнала с помощью АИС и маяков Международной ассоциации маячных служб (МАМС) и т.п.

13. Проект финансируется фондом 2007 года в рамках инструмента содействия странам, готовящимся вступить в ЕС (Pre Accession Assistance (IPA)), и его осуществление начнется в сентябре 2009 года. Главные заинтересованные стороны со стороны правительства будут задействованы в осуществлении и работе проекта, включая Министерство инфраструктуры, Директорат по внутренним водным путям в его качестве оператора РИС в республике Сербия, Министерство внутренних дел (Речная полиция, пограничная служба, жандармерия), сербская таможня, сербский судовой регистр и т.п.

IV. УКРАИНА

14. В настоящее время остров Змеиный уже оборудован контрольно-корректирующей станцией (DGPS) и предусматривается строение еще одной станции в порту Измаил или порту Рени. Однако, по условиям покрытия участков РИС сигналами еще одну станцию предполагается соорудить в порту Измаил, что обеспечит покрытия сигналами DGPS всю дельту Дуная до порта Констанца, где уже действует DGPS Румынии. В настоящий момент решается вопрос определения точного места установки второй DGPS в Украине. Речная информационная система на украинско-румынском участке внедряется согласно приказу № 526 Министерства транспорта и связи Украины от 31.03.2003. На данный момент уже оборудован пост регулирования движения судов в порту Вилково с установкой компьютеров, которые отражают реальную картину движения судов на цифровых электронных картах.

15. При минимальных экипажах судоводитель, управляющих судном из рулевой рубки, не может одновременно следить на показателями разных навигационных приборов (эхолог, радиолокатор, указатель угловой скорости поворота судна, тахометры, световая сигнализация на пультах управления и т.п.) и вести визуальное наблюдение за всеми частями судна, особенно ночью. Это создает условия для проникновения на судно посторонних лиц, в том числе и криминальных.

16. Учитывая вышесказанное, Украина предлагает пятьдесят третьей сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту включить в окончательный доклад рекомендацию усилить контроль за движением судов со стороны полицейских и других официальных органов судоходного надзора и ввести как можно быстрее в действие речные информационные системы, которые будут одним из действенных элементов не только обеспечения безопасности судоходства, но и безопасности на борту судов. Такой службой могла бы стать РИС «COMPRIS», которая вводится в действие в последние годы на Дунае и Рейне от Северного до Черного моря. Украина подчеркивает важное значение повышения безопасности на борту судов внутреннего плавания, которые сами могут быть использованы в качестве орудия террора, учитывая быстротходности некоторых судов для внезапного быстрого подхода к борту другого судна. Эта работа должна проводиться в тесном сотрудничестве с Европейским Союзом, Центральной Комиссией по судоходству на Рейне и Дунайской комиссией. Она должна основываться на ужесточении режима доступа к судам, введенной должности сотрудника по вопросам безопасности на борту пассажирских судов некоторых типов, включении возможных положений по безопасности в рамках будущей РИС «COMPRIS» и подготовки поправок к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).
