



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту****Рабочая группа по унификации технических  
предписаний и правил безопасности  
на внутренних водных путях****Пятьдесят первая сессия**

Женева, 14–16 июня 2017 года

Пункт 3 b) предварительной повестки дня

**Унификации технических предписаний  
и правил безопасности на внутренних водных путях:****Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП)  
(пересмотренная резолюция № 22)****Предложение по новой главе 12 «Отслеживание  
сигнальных знаков с помощью средств  
навигационного оборудования АИС»****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.

2. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (здесь и далее SC.3/WP.3) решила на своей пятидесятой сессии разработать новую главу 12 для включения в документ «Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП)» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/100, пункт 21) на основе информации, представленной председателями Совместной рабочей группы по обнаружению и отслеживанию судов (VTT) и по системам отображения электронных навигационных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС).



3. Секретариат подготовил настоящий проект в консультации с председателями групп экспертов по VTT и СОЭНКИ ВС. В качестве справочного материала были использованы следующие документы, принятые Международным союзом электросвязи (МСЭ) и Международной ассоциацией маячных служб (МАМС):

- Рекомендация ITU-R M.1371–4: «Технические характеристики системы автоматической идентификации, использующей многостанционный доступ с временным уплотнением каналов в полосе ОВЧ морской подвижной службы»;
- Морская система сигнализации и другие навигационные средства МАМС;
- Рекомендация МАМС А-126: «Использование автоматических идентификационных систем (АИС) в средствах морской навигации»;
- Руководство МАМС по средствам навигационного оборудования;
- Руководство № 1062: «О создании АИС в качестве одного из средств навигационного оборудования».

## **II. Предложение по поправке к главе I «Общие положения»**

4. В пункте 1.5.1 *заменить* «определенной в Соглашении от 15 апреля 1982 года Системы морской сигнализации МАМС» на «системы средств навигационного оборудования МАМС».

5. *Добавить* новый пункт 1.5.2 и изменить номер существующего пункта 1.5.2 на 1.5.3:

Средства навигационного оборудования (СНО) означают устройства, системы или службы, внешние по отношению к судну, которые предназначены и используются в целях повышения безопасности и эффективности навигации всех судов и/или движения судов.

## **III. Проект новой главы 12 «Отслеживание сигнальных знаков с помощью средств навигационного оборудования АИС»**

6. *Добавить* новую главу 12:

«12. ОТСЛЕЖИВАНИЕ СИГНАЛЬНЫХ ЗНАКОВ С ПОМОЩЬЮ СРЕДСТВ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ АИС

### **12.1 Работа средств навигационного оборудования АИС**

12.1.1 АИС СНО предназначены для отображения навигационных сигнальных знаков на электронных навигационных картах. Специальный тип станции АИС (СНО АИС), установленной на соответствующих СНО, обеспечивает надежную идентификацию данного оборудования, которое не нуждается в специализированном бортовом индикаторе. Кроме того, это оборудование может выдавать информацию и данные, которые могут:

- дополнять или заменять существующие средства навигационного оборудования, выдавая идентификационную информацию, данные о рабочем состоянии и иную информацию окружающим судам или соответствующей береговой службе;
- указывать местоположение плавучих средств навигационного оборудования (главным образом буюв) посредством передачи их

точного положения с целью убедиться в том, что они находятся на месте;

- выдавать информацию в реальном масштабе времени в целях контроля за эффективностью работы соединительной линии передачи данных, служащей для дистанционного изменения параметров СНО или переключения на аварийное оборудование;
- собирать данные о движении судов, подходящие для АИС, для целей планирования будущих средств навигационного оборудования.

12.1-2 Использование АИС в качестве СНО позволяет оказывать следующие услуги судам, оснащенным АИС:

- передавать идентификационные данные СНО во всех погодных условиях;
- дополнять существующие сигналы, обеспечиваемой СНО;
- передавать точное местоположение плавучих СНО;
- указывать на положение плавучего СНО «вне позиции»;
- регистрировать или определять курсы, маршруты, районы и пределы;
- обеспечивать дополнительные возможности СНО за счет использования виртуальных СНО АИС в тех случаях, когда установка физических СНО затруднительна с технической или экономической точки зрения;
- указывать состояние СНО;
- выдавать данные о точном местоположении стационарных СНО.

## 12.2 Типы средств навигационного оборудования АИС

12.2-1 Реальное средство навигационного оборудования представляет собой соответствующую станцию АИС, расположенную на физически существующем СНО.

12.2-2 Синтезированное средство навигационного оборудования АИС означает, что сообщение СНО передается с удаленной станции АИС.

12.2-3 Виртуальное средство навигационного оборудования АИС означает передачу сообщения АИС СНО о соответствующем СНО, которое физически не существует и отображается только на электронной карте, хотя никакого реального СНО, например буя или маяка, там нет.»