



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 четвертая сессия**

Женева, 13–15 февраля 2019 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний и правил
безопасности на внутренних водных путях:****Европейские правила судоходства****по внутренним водным путям**

(пятый пересмотренный вариант резолюции № 24)

**Поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну,
принятые Центральной комиссией судоходства по Рейну
(ЦКСР) весной 2018 года****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года) (ECE/TRANS/274, пункт 123).

2. В порядке продолжения усилий в целях согласования ЕПСВВП и Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР) Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) представила секретариату ряд резолюций о внесении поправок в Полицейские правила плавания по Рейну (ПППР), принятые на ее весенней сессии 2018 года:

- поправка, имеющая целью преобразовать некоторые временные требования в окончательные поправки в тех областях, которые связаны с использованием сжиженного природного газа, погрузкой, видимостью и максимальным числом пассажиров (протокол 2018-1-9);
- поправка, имеющая целью унифицировать ссылки на Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) и согласовать их на трех языках (протокол 2018-1-10);



- поправка к пункту 2 и 4 статьи 4.07 ПППР, которая имеет целью дополнить предписания, касающиеся установки и использования прибора АИС для внутреннего судоходства (протокол 2018-1-11);
- поправка, имеющая целью освободить суда-заправщики и суда-сборщики маслосодержащих отходов, выполняющие функции снабжения, от обязанности сообщать данные (протокол 2018-1-12)
- выводы и рекомендации в рамках оценки выполнения обязательства по оснащению судов приборами АИС и оборудованием СОЭНКИ ВС или сопоставимыми картографическими навигационными системами (протокол 2018-1-13).

3. Текст поправок, внесенных на основании протоколов 9–12, которые вступят в силу 1 декабря 2018 года, содержится в приложении I ниже. Резюме приложения к протоколу 13 «Приборы АИС для внутреннего судоходства и картографические навигационные системы электронных карт на Рейне и заключения и рекомендации в рамках оценки выполнения обязательства, касающегося оснащения», содержатся в приложении II ниже. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях, возможно, пожелает рассмотреть эти обновленные данные и предложить Группе экспертов по ЕПСВВП разработать на основе этого документа соответствующие поправки к ЕПСВВП.

Приложение I*

А. Окончательная поправка, устанавливающая предписания для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), и требования, касающиеся погрузки, видимости и максимального количества пассажиров (приложение к протоколу 9)

1. *Содержание изменить следующим образом:*

a) *указания, касающиеся главы 2, дополнить указанием на статью 2.06 следующего содержания:*

«2.06 Идентификационный знак судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)»

b) *указания, касающиеся главы 8, дополнить указанием на статью 8.11 следующего содержания:*

«8.11 Безопасность на борту судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)»

c) *после указания, касающегося статьи 15.06, включить указание на статью 15.07 следующего содержания:*

«15.07 Обязательство быть бдительным в ходе заправки сжиженным природным газом (СПГ)»

d) *указания, касающиеся существующих статей 15.07 и 15.08, становятся указаниями на статьи 15.08 и 15.09.*

2. *В статью 1.01 после пункта ac) включить пункты ad), ae) и af) следующего содержания:*

ad) "система СПГ": все компоненты судна, которые могут содержать СПГ или природный газ (ПГ), такие как двигатели, топливные цистерны и заправочные трубопроводы;

ae) "зона заправки": зона, расположенная в радиусе 20 м вокруг соединительного заправочного штуцера;

af) "сжиженный природный газ" (СПГ): природный газ, который был сжижен посредством его охлаждения до температуры $-161\text{ }^{\circ}\text{C}$.

3. *Статью 1.07 изменить следующим образом:*

a) *пункт 2 изложить в следующей редакции:*

«2. Беспрепятственный обзор не должен затрудняться грузом или вследствие посадки судна на расстоянии более 350 м по курсу судна.

Если во время рейса прямая видимость в заднем направлении ограничена, то данное ограничение видимости можно компенсировать с помощью соответствующих оптических средств, обеспечивающих в пределах достаточного поля обзора четкое и неискаженное изображение.

Если прямая видимость в направлении движения недостаточна вследствие груза, не позволяющего пройти под мостами или через шлюзы, то в целях компенсации этого недостатка видимости во время прохода можно использовать перископы с плоскими отражателями, радиолокационную

* Полный текст резолюций, принятых ЦКСР на весенней сессии 2018 года (2018-I), см. по адресу www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2018-If.pdf.

станцию или сигнальщика, находящегося в постоянном контакте с рулевой рубкой.»

b) после пункта 2 включить новый пункт 3 следующего содержания:

«3. В отступление от требований первого предложения пункта 2 прямая видимость может быть ограничена до 500 м прямо по курсу судна в случае одновременного использования радиолокационного и видеооборудования, если:

a) эти вспомогательные средства обеспечивают видимость на расстоянии от 350 до 500 м по курсу судна,

b) соблюдаются требования пункта 1 статьи 6.32,

c) на носу судна установлены антенны радиолокационной установки и видеокамеры,

d) эти вспомогательные средства признаются соответствующими требованиям согласно статье 7.02 ЕС-ТТСВП¹.»

c) существующие пункты 3–5 становятся пунктами 4–6

d) в новом пункте 5 выражение «в статье 22.01 Правил освидетельствования судов на Рейне» заменить выражением «в статье 27.01 ЕС-ТТСВП».

4. Пункт 1 статьи 1.10 изменить следующим образом:

a) подпункт ас) изложить в следующей редакции:

«ас) свидетельство о разгрузке в соответствии с пунктом 2 статьи 15.08»,

b) добавить подпункты ad) и ae) следующего содержания:

«ad) в случае судов, показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06, – руководство по эксплуатации, предписанное в пункте 1.4.9 приложения 8 к ЕС-ТТСВП, и подшивка с материалами по безопасности, предписанная в подпункте 1 пункта 30.03 ЕС-ТТСВП»,

ae) в случае судов, показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06, – свидетельства судоводителя и членов экипажа, которые задействованы в процессе заправки, предписанные в статье 4-бис.02 Правил для плавсостава на Рейне».

5. В главу 2 включить статью 2.06 следующего содержания:

«Статья 2.06

Статья 2.06: Идентификационный знак судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ) (Приложение 3: рисунок бб)

1. Суда, использующие в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), должны показывать соответствующий идентификационный знак.

2. Этот идентификационный знак имеет форму прямоугольника с белой каймой шириной не менее 5 см и с нанесенной на нем надписью «LNG» белого цвета на красном фоне.

Самая длинная сторона прямоугольника должна быть длиной не менее 60 см. Высота букв должна составлять не менее 20 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте.

3. Идентификационный знак должен устанавливаться в подходящем месте и быть хорошо видимым.

¹ *Примечание секретариата:* Европейский стандарт, устанавливающий технические предписания для судов внутреннего плавания.

4. В случае необходимости идентификационный знак должен подсвечиваться, чтобы его можно было хорошо видеть в ночное время.»
6. *Статью 6.28 изменить следующим образом:*
- a) *после пункта 9 включить пункт 10 следующего содержания:*
- «10. Судам и составам с идентификационным знаком, указанным в статье 2.06, не разрешается заходить в шлюз в случае выброса сжиженного природного газа (СПГ) из системы СПГ или в том случае, если можно ожидать, что во время шлюзования может произойти выброс сжиженного природного газа (СПГ) из системы СПГ.»
- b) *существующие пункты 10–12 становятся пунктами 11–13.*
7. *Статью 7.08 изложить в следующей редакции:*

«Статья 7.08

Несение вахты

1. Должна постоянно находиться достаточная оперативная вахта на борту
- a) судов, которые находятся на стоянке и показывают идентификационный знак, указанный в статье 2.06,
- b) судов, которые находятся на стоянке и несут сигнализацию, указанную в статье 3.14, и
- c) пассажирских судов, которые находятся на стоянке, если на борту находятся пассажиры.
2. Оперативная вахта обеспечивается одним из членов экипажа, который
- a) в случае судов, указанных в подпункте a) пункта 1, имеет свидетельство, подтверждающее опыт работы, предписанное в статье 4-бис.02 Правил для плавсостава на Рейне,
- b) в случае судов, указанных в подпункте b) пункта 1, имеет свидетельство, подтверждающее опыт работы, предписанное в статье 4.01 Правил для плавсостава на Рейне.
3. На борту судов, находящихся на стоянке и показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06, оперативная вахта нужна только в том случае, если:
- a) сжиженный природный газ (СПГ) не расходуется на судне в качестве топлива,
- b) эксплуатационные параметры судовой системы СПГ находятся под дистанционным наблюдением, и
- c) суда находятся под наблюдением лица, которое может принять в случае необходимости оперативные меры.
4. На борту судов, находящихся на стоянке и несущих сигнализацию, указанную в статье 3.14, оперативная вахта нужна только в том случае, если
- a) они находятся на стоянке в акватории порта и
- b) компетентные органы освободили суда от обязательства, предусмотренного в пункте 1 выше.
5. Все другие суда, соединения плавучего материала и плавучие сооружения, находящиеся на стоянке, должны находиться под наблюдением лица, способного быстро принять в случае необходимости нужные меры, за исключением случая, когда это наблюдение не является необходимым в силу местных условий или если компетентные органы не требуют выполнения этого предписания.

6. Если судоводителя нет, то ответственность за вахту и наблюдение возлагается на собственника, судовладельца или пользователя.»

8. В главу 8 включить статью 8.11 следующего содержания:

«Статья 8.11

Безопасность на борту судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)

1. Прежде чем приступить к заправке сжиженным природным газом (СПГ), водитель судна, которое должно заправляться, обязан убедиться в том, что:

а) предписанные средства пожаротушения готовы к использованию в любой момент времени и

б) предписанные средства эвакуации людей, находящихся на борту судна, которое должно заправляться, находятся на месте между судном и причалом.

2. Во время заправки сжиженным природным газом (СПГ) все доступы и проемы, которые доступны с палубы, и все проемы в помещениях, которые выходят наружу, должны быть закрыты.

Это положение не применяется:

а) к отверстиям для забора воздуха работающими двигателями,

б) к вентиляционным отверстиям машинных залов при работающих двигателях,

с) к вентиляционным отверстиям в помещениях, в которых находится установка, работающая в режиме наддува, и

д) к вентиляционным отверстиям установок кондиционирования, если эти установки оснащены устройством обнаружения газа.

Эти доступы и проемы в помещениях должны открываться лишь в случае необходимости и на короткое время с разрешения судоводителя.

3. Во время заправки сжиженным природным газом (СПГ) судоводитель обязан постоянно следить за соблюдением запрета на курение на борту в зоне заправки. Запрет на курение применяется также к электронным сигаретам и иным похожим устройствам. Этот запрет на курение не применяется к каютам и к рулевой рубке при условии, что окна, двери, световые люки и проемы в них закрыты.

4. После заправки сжиженным природным газом (СПГ) необходимо проветрить все помещения, доступные с палубы.»

9. ...

10. Главу 15 изменить следующим образом:

а) статью 15.06 изложить в следующей редакции:

«Статья 15.06

Обязательство быть бдительным в ходе заправки

1. В процессе заправки топливом или смазочным маслом судоводитель обязан убедиться в том, что:

а) количество, подлежащее заправке, находится в пределах зоны считывания показаний мерного устройства,

б) в процессе индивидуальной заправки топливных цистерн запорные клапаны, установленные в соединительных трубопроводах топливных цистерн, закрыты,

с) процесс заправки осуществляется под наблюдением, и

d) используется одна из установок, указанных в подпункте а) пункта 10 статьи 8.05 ЕС-ТТСВП.

2. Кроме того, судоводитель должен убедиться в том, что работники заправочной станции и судна, которые несут ответственность за заправку, согласовали до начала операции по заправке нижеследующие моменты:

a) обеспечение нормальной работы системы в соответствии с пунктом 11 статьи 8.05 ЕС-ТТСВП,

b) звуковую связь между судном и заправочной станцией,

c) количество топлива, подлежащего заправке в расчете на топливную цистерну, и скорость заполнения, прежде всего в связи с возможными проблемами удаления воздуха из топливных цистерн,

d) порядок заполнения топливных цистерн, и

e) скорость хода в случае заправки во время рейса.

3. Судоводитель судна-заправщика получает разрешение на заправку только после согласования моментов, указанных в пункте 2.»

b) *после статьи 15.06 включить статью 15.07 следующего содержания:*

«Статья 15.07

Обязательство проявлять бдительность в процессе заправки сжиженным природным газом (СПГ) (приложение 3: рисунок 62)

1. Предписания подпунктов а) и b) пункта 1 и подпунктов а) и e) пункта 2 статьи 15.06 в процессе заправки сжиженным природным газом (СПГ) не применяются.

2. Заправка сжиженным природным газом (СПГ) в ходе рейса, во время перевалки грузов и в ходе посадки и высадки пассажиров не допускается.

3. Заправка сжиженным природным газом (СПГ) должна производиться лишь в местах, определенных компетентным органом.

4. В зоне заправки должны находиться только члены экипажа судна, которое должно заправляться, сотрудники заправочной станции или лица, получившие соответствующее разрешение компетентного органа.

5. Прежде чем приступать к заправке сжиженным природным газом (СПГ), водитель судна, которое должно заправляться, обязан убедиться в том, что:

a) судно, которое должно заправляться, пришвартовано таким образом, что кабели, в частности электрические, и провода заземления, а также гибкие шланги не могут деформироваться в результате натяжения и что в случае опасности судно можно быстро высвободить;

b) контрольный перечень вопросов, предусмотренный в случае заправки сжиженным природным газом (СПГ) судов, показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06 и соответствующий стандарту, установленному ЦКСР, был заполнен и подписан им самим или уполномоченным им лицом, а также лицом, ответственным за заправочную станцию, и что на все вопросы, содержащиеся в контрольном перечне, дан положительный ответ. Ответы, не имеющие отношения к делу, следует вычеркнуть. Если на все вопросы нельзя дать положительный ответ, то заправка может быть произведена только с разрешения компетентного органа;

c) все требуемые разрешения были получены.

6. Контрольный перечень вопросов, о котором говорится в подпункте b) пункта 5 выше, должен:

a) быть заполнен в двух экземплярах;

- b) быть составлен, как минимум, на одном из языков, который понимают лица, упомянутые в подпункте b) пункта 5 выше; и
- c) храниться на борту судна в течение трех месяцев.

7. Во время заправки сжиженным природным газом (СПГ) судоводитель обязан постоянно следить за тем, чтобы:

- a) в целях предотвращения утечки сжиженного природного газа (СПГ) принимались все необходимые меры;
- b) давление и температура топливной цистерны, содержащей сжиженный природный газ (СПГ), поддерживались в нормальных условиях эксплуатации;
- c) уровень наполнения топливной цистерны, содержащей сжиженный природный газ (СПГ), поддерживался в диапазоне разрешенных уровней;
- d) меры по заземлению судна, которое должно заправляться, и заправочной станции принимались в соответствии с методом, предусмотренным в руководстве по эксплуатации.

8. Во время заправки сжиженным природным газом (СПГ):

- a) судно, которое должно заправляться, должно нести в дополнение к идентификационному знаку, упомянутому в статье 2.06, щит, видимый с других судов и указывающий на запрещение стоянки на расстоянии менее 10 м в соответствии со статьей 3.33. Размер стороны квадрата этого щита должен составлять не менее 60 см;
- b) судно, которое должно заправляться, должно нести в дополнение к идентификационному знаку, упомянутому в статье 2.06, в месте, видимом с других судов, щит А.9, который указывает на запрещение вызывать волнение (приложение 7). Размер самой длинной стороны должен составлять не менее 60 см;
- c) ночью щиты должны подсвечиваться таким образом, чтобы они были ясно видны с обоих бортов судна.

9. После заправки сжиженным природным газом (СПГ) необходимо:

- a) полностью слить из заправочных трубопроводов сжиженный природный газ вплоть до топливной цистерны со сжиженным природным газом (СПГ);
- b) закрыть все вентили и отсоединить гибкие шланги и кабели между судном и заправочной станцией сжиженного природного газа (СПГ);
- c) уведомить компетентный орган о завершении операции по заправке.»

c) *нынешние статьи 15.07 и 15.08 становятся статьями 15.08 и 15.09.*

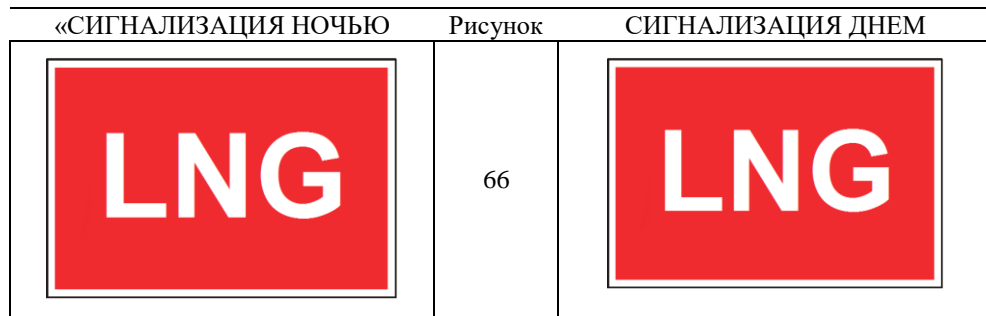
11. *Приложение 3 изменить следующим образом:*

- a) *указание, касающееся рисунка 62, излагается в следующей редакции:*

«Статья 3.33 Запрещение стоянки судов, расположенных лагом

Статья 15.07, подпункт а) пункта 8, Обязательство быть бдительным в ходе заправки сжиженным природным газом (СПГ).»

b) Включен нижеследующий рисунок 66:



Статья 2.06 Идентификационный знак судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)»

12. В приложении 7, подраздел А раздела I, указание, касающееся щита А.9, изложить в следующей редакции:

«А.9 Запрещение создавать волнение (см. статьи 6.20, пункт 1e), и 5.07, пункт 8b))»

В. Окончательные поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну – Ссылки на ВОПОГ и языковая адаптация (приложение к протоколу 10)

1. Пункт 7 статьи 3.14 изложить в следующей редакции:

«7. Суда, которые не обязаны нести сигнализацию, указанную в пунктах 1, 2 или 3 выше, но имеющие свидетельство о допущении на основании пункта 1.16.1.1.1 ВОПОГ и соблюдающие предписания в отношении безопасности, применимые к судам, указанным в пункте 1 выше, могут при подходе к шлюзам нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше, в случае совместного шлюзования с каким-либо судном, обязанным нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше.»

2. Пункт 2 статьи 7.07 изложить в следующей редакции:

«2. Обязательство, содержащееся в пункте 1а) выше, не применяется:

а) к судам, толкаемым составам и счаленным группам, которые также несут эту сигнализацию;

б) к судам, которые не несут эту сигнализацию, но которые имеют свидетельство о допущении, выданное на основании пункта 1.16.1.1.1 ВОПОГ, и отвечают требованиям безопасности, применимым к судам, указанным в пункте 1 статьи 3.14.»

С. Окончательные поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну, касающиеся официального введения в действие приборов АИС ВС и оборудования СОЭНКИ ВС или сопоставимой картографической навигационной системы (приложение к протоколу 11)

1. Изложить статью 4.07 в следующей редакции:

а) Пункт 2 изложить в следующей редакции:

«2. Прибор АИС ВС должен удовлетворять следующим условиям:

а) прибор АИС ВС должен работать постоянно;

b) прибор АИС ВС должен выдавать данные на максимальной мощности;

c) в случае судна или состава выдавать данные в любой момент времени должен только один прибор АИС ВС;

d) данные, заложенные в приборе АИС ВС, который работает в режиме передачи, должны соответствовать действительным данным, относящимся к данному судну или составу.»

b) Включить пункт 2a) следующего содержания:

«2a. Пункт 2a) выше не применяется:

a) если эти суда расположены в порту ночной стоянки в соответствии с пунктом 1 статьи 14.11;

b) если компетентный орган предусмотрел отступление в отношении акваторий, отделенных от судоходного фарватера соответствующей инфраструктурой;

c) к полицейским судам, если передача данных АИС может помешать выполнению задач, стоящих перед полицией.»

2. *Добавить в пункт 4 статьи 4.07 подпункт т) следующего содержания:*

«т) позывной сигнал».

D. Окончательная поправка к Полицейским правилам плавания по Рейну, касающаяся обязанности сообщать данные (статья 12.01) (приложение к протоколу 12)

1. *Пункт 1b) статьи 12.01 изменить следующим образом:*

«b) танкеры, за исключением судов-заправщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ;»

2. *Пункт 5b) статьи 12.01 изменить следующим образом:*

«b) составы и суда, из которых хотя бы одно судно предназначено для перевозки грузов во встроенных цистернах, за исключением судов-заправщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ.»

3. *Пункт 10) статьи 12.01 изменить следующим образом:*

«Компетентный орган может определить обязанность сообщать данные и их содержание для судов-заправщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, а также для судов, совершающих однодневные рейсы.»

Приложение II*

Приборы АИС ВС и картографические навигационные системы, используемые на Рейне. Выводы и рекомендации в связи с оценкой выполнения обязательства, касающегося оборудования судов

Резюме

В соответствии с документом, разработанным ЦКСР ранее, под названием «Анализ результатов интерактивного обследования в связи с выполнением обязательства, касающегося оснащения судов приборами АИС ВС и картографическими навигационными системами» компетентные органы ЦКСР подготовили соответствующие выводы и рекомендации, содержащиеся в настоящем документе. В целях обеспечения большей четкости изложения выводы и рекомендации были сведены в три тематические главы.

Глава 3 «Безопасность и надежность» посвящена главным образом опыту различных заинтересованных сторон в деле использования прибора АИС ВС и бортовых картографических навигационных систем, а также поведения судоводителей.

Глава 4 «Технические аспекты» посвящена главным образом монтажу бортового оборудования и разъяснениям, касающимся его использования, а также связанных с ним многочисленных технических проблем и продолжительности времени, необходимого для его ремонта.

Глава 5 «Другие аспекты» касается проблематики конфиденциальности, наблюдения, реализации и использования средств коммуникации ЦКСР. В ней также затрагивается вопрос, касающийся «голубого табло».

Говоря в общем и целом, можно сделать вывод о том, что прибор АИС ВС получил признание и что его преимущества были поняты. Что касается его использования и его (технических) проблем, то в этой связи были высказаны некоторые критические замечания.

В частности, было подчеркнуто – притом вполне справедливо, – что АИС ВС представляет собой не систему навигации, а скорее вспомогательное устройство, предназначенное для целей навигации. К тому же следует иметь в виду, что эта система не надежна на все 100% и что этот момент не вызывает сомнения.

По итогам анализа результатов обследования было сделано в общей сложности около 60 рекомендаций. Следующий этап будет посвящен их разработке в форме соответствующей программы работы с указанием приоритетов и графика выполнения.

Некоторые результаты обследования было бы необходимо проанализировать в ближайшее время с целью сохранить достигнутый уровень признания обязательства оснащать суда прибором АИС ВС.

Что касается тематики «Безопасность и надежность», то особое внимание в краткосрочном плане необходимо уделить трем аспектам.

– Урегулирование навигационного статуса

Как представляется, изменить навигационный статус не так просто. Более половины судоводителей указали, что они никогда не обращали на него внимания. Они считают, что в этом нет нужды, поскольку на экране можно видеть, идут ли суда или нет. Судоводитель полагает, что изменение навигационного статуса может

* С приложением к протоколу 2018-1-13 можно ознакомиться по адресу www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2018-I-13f.pdf.

оказаться делом утомительным и отвлекать внимание от прямых навигационных обязанностей.

Для того чтобы урегулировать этот аспект, были сформулированы следующие рекомендации:

1. *Вместе с европейской Группой экспертов по РИС VTT рекомендуется выяснить, можно ли упростить и/или ограничить использование и урегулирование навигационного статуса.*
2. *В будущем рекомендуется выяснить, есть ли технические возможности определять этот статус автоматически.*

– **Выяснение судоводителем вопроса о том, выдает ли прибор АИС ВС на его судне соответствующий сигнал**

Многие судоводители назвали проблематичным тот факт, что они не могут видеть, выдает ли их АИС ВС соответствующий сигнал или нет.

Для того чтобы урегулировать этот аспект, была сформулирована следующая рекомендация:

Рекомендуется рассмотреть средства, позволяющие указывать судоводителю, передает ли АИС ВС их судна этот сигнал или нет. Это можно было бы сделать в виде акустического сигнала или соответствующего приложения. Кроме того, для проверки правильности передачи данных можно было бы рассмотреть возможность использования береговой инфраструктуры АИС вдоль Рейна.

– **Поведение судоводителя**

Практика показывает, что есть судоводители, которые слишком доверяют данным своего прибора АИС ВС и своей картографической навигационной системе, которые представляют собой их практически основную систему навигации, не отдавая себе отчета в том, что другие суда, возможно, не отображаются на экране.

Многие судоводители полагают, что молодые судоводители слишком доверяют электронным картам и что в этой связи уровень знаний местной судоходной обстановки снижается.

Многие судоводители указали, что системой ОВЧ они пользуются меньше.

Для того чтобы урегулировать этот аспект, была сформулирована следующая рекомендация:

Кроме того, рекомендуется установить контакты с помощью сети ЭДИННА с соответствующими центрами подготовки и непрерывной подготовки с целью указать им на необходимость обратить пристальное внимание в рамках их учебной подготовки и курсов непрерывной подготовки на тот факт, что АИС ВС – это лишь подспорье в деле навигации, которое имеет целью передавать информацию о других судах, и что в этой связи необходимо более настойчиво подчеркивать важность радиообмена. В ходе этой подготовки и курсов непрерывной подготовки также необходимо подчеркивать важность знания местной обстановки соответствующих секторов.

Что касается тематики «технические аспекты», то в краткосрочном плане особое внимание следует обратить на следующие три аспекта.

– **Монтаж на борту судна и обучение**

Итоги анализа показывают, что некоторые монтажные компании не соблюдают действующие правила ЦКСР в том плане, что они не выдают судоводителю соответствующий акт установки. Еще большее число монтажных компаний не оставляют на борту судна инструкцию по эксплуатации.

Для того чтобы урегулировать этот аспект, была сформулирована следующая рекомендация:

ЦКСР рекомендуется предложить национальным органам соответствующую инструкцию, содержащую информацию для монтажных компаний о том, что они обязаны выдавать судоводителю соответствующий акт установки и инструкцию по эксплуатации в соответствии с правилами ЦКСР. Несоблюдение этих обязательств может повлечь за собой изъятие выданной им лицензии национальным органом.

В настоящее время нет никакого официального обязательства давать разъяснения по поводу прибора АИС ВС, однако на практике это должно быть само собой разумеющимся, как и в случае других типов оборудования. Вместе с тем складывается впечатление, что во многих случаях никаких разъяснений, касающихся установленного прибора или установленной системы, не дается.

Для того чтобы урегулировать этот аспект, была сформулирована следующая рекомендация:

Рекомендуется рассмотреть вопрос о том, следует ли придать разъяснениям со стороны монтажных компаний обязательный характер как минимум в части использования и регулировки прибора АИС ВС, по возможности в сочетании с картографической навигационной системой. Этот момент можно было бы отразить в акте установки.

– Технические проблемы

Многие судоводители сталкивались с техническими проблемами, которые встречались не только в случае их прибора АИС ВС, но и в случае картографической навигационной системы. Указанная ими информация вызывает беспокойство.

Примерно в половине случаев эти проблемы можно решить с помощью простейших мер, таких как выключение и повторное включение прибора. Вместе с тем около четверти судоводителей указали, что в целях восстановления работоспособности прибора им пришлось обратиться за помощью к соответствующей монтажной компании, причем иногда даже несколько раз.

Для того чтобы урегулировать этот аспект, была сформулирована следующая рекомендация:

Экспертам рекомендуется изучить причины этих проблем. (неправильный монтаж, системные сбои в работе прибора, ошибки в конфигурации, устаревшее программное обеспечение или устаревший прибор, неустойчивая система электропитания и тому подобное).

– Время, необходимое для ремонта неисправных приборов и систем

Максимальный срок, установленный для ремонта неисправных приборов, вызвал многочисленные отклики. По мнению большого числа судоводителей, срок в 48 часов слишком короткий и уложиться в него чрезвычайно трудно в выходные дни, когда ни один техник, который мог бы починить прибор, в эти дни обычно не работает.

Продолжительные задержки, вызванные ремонтом, могут привести к тому, что судоводитель может оказаться не в состоянии соблюсти свои договорные обязательства, такие как время прибытия на терминал. Довольно значительная группа судоводителей готова произвести ремонт своего прибора, однако, как указано выше, есть много внешних факторов, которые усугубляют эту ситуацию.

Компетентные органы, которые отвечают за водные пути, а также контрольные органы и полиция также указывают на то, что срок в 48 часов иногда создает проблемы.

Для того чтобы урегулировать этот аспект, была сформулирована следующая рекомендация:

Рекомендуется собрать вместе некоторое число экспертов, представителей специализированных организаций и монтажных компаний, для того чтобы найти соответствующие решения (технические, коммерческие, нормативные и организационные).

Что касается тематики «Другие аспекты», то особое внимание в краткосрочном плане необходимо уделить следующим трем аспектам.

– **Неприкосновенность частной жизни и защита личных данных**

В тот момент, когда был введен в эксплуатацию прибор АИС ВС, государственные органы заверили, что неприкосновенность частной жизни будет защищаться и гарантироваться. Вместе с тем было высказано много замечаний, указывающих на то, что в этом вопросе царит чувство неудовлетворенности. Оно проявляется, начиная со случаев использования информации АИС различными органами власти и коммерческими субъектами в целях, для достижения которых в государствах-членах она не предназначена, и заканчивая практикой работы таких веб-сайтов, как «Marine Traffic», которая нарушает европейские или национальные предписания, регламентирующие защиту данных. В этой связи следует иметь в виду, что на своем уровне ЦКСР не может принимать по своему усмотрению какие-либо меры в этих вопросах, которые относятся к компетенции государств-членов.

Для того чтобы урегулировать этот аспект, были сформулированы следующие рекомендации:

1. ЦКСР рекомендуется предложить своим государствам-членам принять меры с целью удостовериться в том, что национальные органы власти используют данные АИС ВС в порядке осуществления своих функций надлежащим образом. Эти данные АИС ВС должны использоваться только в тех целях, для достижения которых они предназначены, как, например, обеспечение безопасности и упорядоченности судоходства и охраны окружающей среды.

2. ЦКСР рекомендуется довести до сведения своих государств-членов тот факт, что в таких случаях коммерческие субъекты нарушают принцип неприкосновенности частной жизни соответствующих судоводителей и что в случае подачи тем или иным судоводителем жалобы может быть возбуждено разбирательство в порядке преследования виновных.

– **Наблюдение и выполнение**

Многие судоводители полагают, что способ, с помощью которого органы власти обеспечивают соблюдение этих правил, слишком строгий. Они считают, что в случае некоторых нарушений налагаются не в меру большие штрафы и что некоторые штрафы не соответствуют действующим правилам.

Для того чтобы урегулировать этот аспект, были сформулированы следующие рекомендации:

1. Рекомендуется повысить осведомленность компетентных органов по поводу информации, которая является обязательной, и той, которая таковой не является.

2. Рекомендуется рассмотреть возможность использования перечня штрафов ЦКСР.

– **Средства коммуникации с заинтересованными сторонами**

Мы можем сделать вывод о том, что различные заинтересованные стороны недостаточно осведомлены об информационных материалах ЦКСР. В этой связи некоторые моменты следует изменить и обновить.

В целях адаптации информационных материалов некоторые предложения и идеи уже сформулированы.

Общая рекомендация в этой связи изложена ниже в следующей редакции:

ЦКСП и ее государствам-членам рекомендуется более широко распространять данную информацию среди заинтересованных сторон посредством использования по мере возможности социальных сетей.

– **Функция «голубое табло», подключенная к прибору АИС ВС**

Получить четкое общее отображение невозможно. В этой связи необходимо найти надежный компромисс между технической надежностью подключения функции «голубое табло» и способностью судоводителя среагировать на возможную встречу раньше, что позволило бы повысить надежность судоходства. Программа работы на 2018–2019 годы Комитета ЦКСП по Полицейским правилам плавания по Рейну предусматривает последующий анализ результатов предшествующего исследования Нидерландов, посвященного возможности обязательного подключения «голубого табло» к прибору РИС ВС.

Рекомендуется провести краткое аналитическое исследование всех доводов, приведенных в ходе данного исследования, и рассмотреть на основе полученных результатов соответствующие способы решения этого вопроса, связанного с подключением «голубого табло» к прибору РИС ВС.