

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ
Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
Женева**

**Руководство и критерии для служб движения
судов на внутренних водных путях**

Резолюция № 58



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
НЬЮ-ЙОРК И ЖЕНЕВА, 2005 ГОД**

**Службы движения судов на внутренних водных путях
Резолюция №58**

(принятая Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 21 октября 2005 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая свою резолюцию №57 о речных информационных службах (TRANS/SC.3/165),

признавая, что уровень безопасности и эффективности движения судов, а также охраны окружающей среды повысится, если вопросы, касающиеся учреждения и функционирования служб движения судов на внутренних водных путях будут гармонизированы на основе международных директив, согласованных по мере возможности с соответствующими руководящими указаниями Международной морской организации (ИМО),

принимая во внимание Руководство и критерии для служб движения судов во внутренних водах, разработанные Международной ассоциацией маячных служб (МАМС),

имея в виду доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее двадцать восьмой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/56, пункт 33),

рекомендует правительствам принимать во внимание Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях, прилагаемые к настоящей резолюции, при организации, внедрении и эксплуатации служб движения судов на внутренних водных путях, когда применение положений Руководства, приведенного в резолюции А.857 (20) ИМО, не представляется уместным;

просит правительства проинформировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

Приложение

Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем Руководстве, несовместимом с правилом V/8-2 СОЛАС и Резолюцией А.857 (20) Ассамблеи ИМО, описываются принципы и общие эксплуатационные требования в отношении функционирования службы движения судов (СДС) на внутренних водных путях и в отношении судов, пользующихся услугами СДС.

1.2 Администрациям следует учитывать настоящее Руководство при организации, внедрении и эксплуатации служб движения судов на внутренних водных путях.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

2.1 В связи со службами движения судов на внутренних водных путях используются следующие термины:

2.1.1 *Служба движения судов (СДС)* - это служба, учрежденная компетентным органом с целью повышения безопасности и эффективности движения судов, а также в целях защиты окружающей среды. Служба должна иметь возможность взаимодействовать с движущимися судами и быть в состоянии реагировать на ситуации, складывающиеся в зоне СДС.

2.1.2 *Компетентный орган* - это орган, на который правительством полностью или частично возложена ответственность за безопасность, в том числе и экологическую безопасность, а также за эффективность движения судов и защиту окружающей среды.

2.1.3 *Руководящий орган СДС* - это орган, несущий ответственность за управление, функционирование и координацию СДС, за взаимодействие с судами, пользующимися услугами СДС, и за безопасное и эффективное предоставление услуг.

2.1.4 *Зона СДС* - это четко определенная, официально объявленная зона обслуживания СДС. Зона СДС может быть подразделена на участки или секторы.

2.1.5 *Центр СДС* - это центр, из которого осуществляется управление работой СДС. Каждый участок СДС может иметь собственный отдельный центр.

2.1.6 *Оператор СДС* - это назначаемое компетентным органом лицо соответствующей квалификации, которое выполняет одну или более функций, связанных с предоставлением услуг СДС.

2.1.7 *График движения СДС* - это согласованный на взаимной основе между руководящим органом СДС и судоводителем график движения судна в зоне СДС.

2.1.8 *Картина движения, составляемая СДС*, - это общая схема размещения и движения судов в зоне СДС.

2.1.9 *Услуги СДС* - СДС должна предоставлять по меньшей мере информационные услуги и может также предоставлять услуги по оказанию помощи в судовождении или услуги по организации движения судов, либо и те и другие. Эти услуги определяются следующим образом:

2.1.9.1 *Информационные услуги* - это услуги по своевременному обеспечению необходимой информацией для принятия на борту судна решений, связанных с судовождением.

2.1.9.2 *Услуги по оказанию помощи в судовождении* - это услуги по оказанию помощи в принятии на борту судна решений, связанных с судовождением, и в осуществлении контроля за результатами принятых решений.

2.1.9.3 *Услуги по организации движения судов* - это услуги по предотвращению возникновения опасных ситуаций в движении судов путем планирования и организации движения судов, а также по обеспечению безопасного и эффективного движения судов в пределах зоны СДС.

2.1.10 *Смежные услуги* - это услуги, непосредственно связанные с обеспечением безопасного и эффективного прохода судов через зону СДС.

2.1.11 *Опасные грузы* - к их числу относятся грузы, определенные национальным законодательством как опасные.

2.1.12 *Внутренние водные пути* - это реки, озера или другие водные пространства, соединенные с морскими водами или изолированные от них, которые в силу природных или искусственных характеристик пригодны для судоходства. В устьях рек границей между морскими и внутренними водными путями служит исходная линия, установленная в соответствии с международным правом.

3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ СЛУЖБ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

3.1 Цели

3.1.1 Цель СДС состоит в повышении безопасности и эффективности судовождения, в обеспечении условий, не представляющих опасности для жизни людей, и в защите окружающей среды и/или прилегающих к водным путям берегов, жителей близлежащих

районов и расположенных в них предприятий от возможного негативного влияния движения судов. Цели СДС могут включать содействие обеспечению эффективных перевозок и сбор данных, которые могут потребоваться для оценки деятельности служб движения судов.

3.1.2 Внедрение СДС обеспечивает возможность опознания судов и слежения за ними, стратегического планирования графика движения судов, а также предоставления необходимой для плавания информации и оказания помощи в судовождении. Использование СДС также может способствовать снижению риска загрязнения окружающей среды и координации мероприятий по устранению последствий загрязнения. Эффективность функционирования СДС будет зависеть от надежности и бесперебойности связи и от способности предоставлять четкую, точную и ясную информацию. Качество мер по предотвращению аварий будет зависеть от способности системы выявлять опасные ситуации и своевременно оповещать о таких факторах риска.

3.1.3 Конкретные цели любой системы СДС будут зависеть от индивидуальных условий, существующих в зоне СДС, а также от плотности и характера движения судов, как это оговорено в пункте 3.2 настоящего Руководства.

3.1.4 В случаях, когда это обосновано и целесообразно, рекомендуется при разработке СДС стремиться к совместимости их с действующими на морских путях службами.

3.1.5 Поскольку судам приходится совершать переходы из одной зоны СДС в другую, различия в функционировании СДС в различных зонах могут создавать трудности для судоводителей. Следовательно, не исключена вероятность того, что это негативно скажется на достижении целей СДС. В той мере, в какой это относится к судоводителям судов внутреннего плавания, ощущается необходимость унификации СДС на внутренних водных путях на основе международных руководящих положений, применимых в рамках всей системы внутренних водных путей. Поскольку то же самое относится и к капитанам морских судов, осуществляющих плавание по внутренним водным путям, такие международные руководящие положения должны применяться в глобальном масштабе, быть максимально согласованы с руководящими положениями ИМО и использоваться всякий раз, когда применение Руководства ИМО представляется нецелесообразным.

3.2 Обязанности и ответственность

3.2.1 Если две или более администрации или два или более компетентных органа совместно заинтересованы в создании СДС в какой-либо конкретной зоне, они должны разработать на основе взаимного соглашения функционирующую скоординированным

образом службу движения судов. В случае создания такой службы движения судов надлежит обеспечить единообразие применяемых ею процедур и выполняемых операций.

3.2.2 При организации и внедрении СДС администрация, администрации или компетентные органы должны:

3.2.2.1 обеспечить наличие юридической основы для функционирования СДС и гарантировать функционирование СДС в соответствии со всеми применимыми законодательными положениями;

3.2.2.2 обеспечить установление целей СДС;

3.2.2.3 обеспечить назначение руководящего органа СДС и наделение его законными полномочиями;

3.2.2.4 обеспечить четкое определение пределов зоны охвата и объявление ее зоной СДС; в соответствующих случаях эта зона может быть подразделена на участки или секторы;

3.2.2.5 определить тип и уровень предоставляемых услуг с учетом целей СДС;

3.2.2.6 установить соответствующие стандарты для обеспечивающего работу СДС оборудования;

3.2.2.7 обеспечить, чтобы руководящий орган СДС имел в своем распоряжении оборудование и средства, необходимые для эффективного достижения целей СДС;

3.2.2.8 обеспечить, чтобы руководящий орган СДС имел в своем распоряжении достаточный персонал, обладающий соответствующей квалификацией и надлежащей подготовкой, а также способный выполнять поставленные задачи с учетом типа и уровня предоставляемых услуг;

3.2.2.9 установить соответствующие требования в отношении квалификации и подготовки операторов СДС с учетом типа и уровня предоставляемых услуг;

3.2.2.10 обеспечить наличие требований к уровню подготовки операторов СДС;

3.2.2.11 потребовать, чтобы эксплуатация СДС осуществлялась руководящим органом СДС согласно соответствующим резолюциям и руководящим положениям;

3.2.2.12 разработать меры на случай нарушений регламентирующих требований СДС и обеспечить соответствие этих мер применимым законодательным положениям. Эти меры должны учитывать последствия технических неисправностей, причем должное внимание должно уделяться чрезвычайным ситуациям, к которым это может привести.

3.2.3 В процессе эксплуатации СДС руководящему органу СДС следует:

3.2.3.1 обеспечивать выполнение целей, поставленных перед СДС;

3.2.3.2 обеспечивать соблюдение стандартов, установленных компетентным органом в отношении уровня предоставляемых услуг, квалификации операторов, а также оборудования;

3.2.3.3 обеспечивать эксплуатацию СДС согласно соответствующим резолюциям и руководящим положениям;

3.2.3.4 обеспечивать в соответствующих случаях и по мере необходимости согласование работы СДС с деятельностью систем судовых сообщений и организации движения судов, навигационной поддержки, лоцманской проводки и портовых служб;

3.2.3.5 предусматривать в соответствующих случаях и по мере необходимости возможность участия лоцмана в качестве как пользователя, так и источника информации;

3.2.3.6 обеспечить в соответствующих случаях и по мере необходимости несение постоянной вахты на установленных каналах связи и предоставление в рабочие часы СДС всех заявленных услуг;

3.2.3.7 обеспечить установление рабочих процедур применительно к штатным и чрезвычайным ситуациям;

3.2.3.8 своевременно предоставлять судоводителю полную информацию о предписаниях и процедурах, которым надлежит следовать в зоне СДС. Такая информация должна включать категории судов, которые должны или которым рекомендуется пользоваться услугами СДС; радиочастоты, на которых следует передавать сообщения; зоны охвата; время и географические точки для передачи сообщений; формат и содержание требуемых сообщений; наименование руководящего органа СДС, несущего ответственность за функционирование службы; любую информацию, рекомендации или указания для судов, пользующихся услугами СДС; а также типы и уровень предоставляемых услуг. Эта информация должна быть опубликована в соответствующих печатных изданиях.

3.2.4 Весьма важным является вопрос об ответственности в связи с аварией в результате выполнения указаний СДС, который должен решаться в каждом конкретном случае в соответствии с национальным законодательством. Следовательно, руководящему органу СДС надлежит учитывать правовые последствия судоходной аварии, которая может произойти из-за недостаточной компетентности операторов СДС.

3.3 Услуги СДС

Применительно к услугам, предоставляемым СДС, следует учитывать нижеследующие руководящие положения:

3.3.1 *Информационные услуги* предоставляются посредством радиопередач в определенное время и через установленные промежутки времени либо по усмотрению СДС, либо по запросу с судна; информация может включать, например, сообщения о местоположении, опознавательных данных и намерениях других участвующих в движении судов; данные о фарватере, метеорологическую обстановку, сведения об имеющихся опасностях или любых других факторах, способных оказать влияние на плавание судна.

3.3.2 *Услуги по организации движения судов* связаны с оперативным управлением и перспективным планированием движения судов в целях предотвращения чрезмерного скопления судов и возникновения опасных ситуаций и являются особенно актуальными в периоды высокой плотности судопотока или в тех случаях, когда осуществление специальных перевозок может оказать негативное влияние на движение других судов. Может также предусматриваться создание и функционирование системы разрешений на движение или графиков движения СДС либо и того и другого в части, касающейся очередности движения, выделения необходимого пространства, обязательного сообщения о перемещениях в зоне СДС, предписанных маршрутов следования, ограничения скорости движения или принятия других соответствующих мер, которые, по мнению руководящего органа СДС, являются необходимыми.

3.3.3 В тех случаях, когда СДС уполномочена давать указания судам, эти указания должны быть ориентированы исключительно на результат, а подробности их практического осуществления, такие, как направление движения или маневры главными двигателями, должны быть оставлены на усмотрение судоводителя, находящегося на борту судна. Должны быть приняты меры к тому, чтобы действия СДС не ограничивали ответственность судоводителя за обеспечение безопасности плавания и, когда это применимо, не нарушали устоявшихся взаимоотношений между судоводителем и лоцманом.

3.3.4 Зона СДС может быть разделена на секторы, количество которых должно быть по возможности минимальным. Границы зоны и секторов не должны проходить поблизости от районов, где суда обычно изменяют курс или совершают маневр либо на подходе к узким участкам, вблизи пересечения водных путей или в местах, где суда вынуждены пересекать поток движения. Центры СДС в зоне или секторе должны иметь свой позывной. Границы секторов должны быть указаны в соответствующих изданиях.

3.4 Связь и судовые сообщения

3.4.1 Связь между центром СДС и судном, пользующимся услугами СДС, либо между судами, пользующимися услугами СДС, должна ограничиваться информацией, необходимой для достижений целей СДС. Передаваемые сообщения должны быть четкими, ясными и легко понятными как можно большему числу участников. При необходимости надлежит пользоваться стандартными сообщениями и фразами. Там, где существуют языковые трудности, должен использоваться общий язык, устанавливаемый руководящим органом СДС.

3.4.2 Из любого сообщения СДС в адрес судна или судов должно четко явствовать, содержит ли сообщение информацию, рекомендацию, предупреждение или указание.

3.4.3 Сигналы, регулирующие движение, рассматриваются как средства связи.

3.5 Подразделение СДС

3.5.1 Составные части СДС

Для выполнения поставленных задач подразделению СДС требуется надлежащая ресурсная база и соответствующие процедуры осуществления операций и взаимодействия между различными составными частями.

Требования в каждой из областей определяются индивидуальными особенностями зоны СДС, плотностью и характером движения судов, а также типом услуг, которые должны предоставляться.

Для поддержания желаемого уровня надежности и работоспособности должно быть предусмотрено наличие резервных технических средств.

3.5.2 *Задачи, которые могут выполняться с учетом характера предоставляемых услуг*

3.5.2.1 СДС должна быть способна в любое время составить полную общую схему движения судов в зоне обслуживания с учетом всех факторов, оказывающих влияние на движение судов. СДС должна быть способна составить картину движения, которая является основополагающим элементом способности СДС реагировать на ситуацию с движением судов, складывающуюся в зоне обслуживания. Эта картина движения позволяет оператору СДС оценивать ситуацию и принимать соответствующие решения. Для составления картины движения требуется осуществлять сбор данных, к числу которых относятся:

3.5.2.1.1 данные о ситуации на водном пути, например метеорологическая, гидрографическая и гидрологическая обстановка, а также сведения о состоянии судоходной обстановки;

3.5.2.1.2 данные о ситуации с движением судов, например их местоположение, передвижения, опознавательные данные, информация о предполагаемых маневрах, о пункте назначения и маршруте следования;

3.5.2.1.3 данные о судах в соответствии с требованиями в отношении судовых сообщений и при необходимости любые дополнительные данные, требующиеся для эффективного функционирования СДС.

3.5.2.2 В качестве серьезного источника необходимых данных должны также служить сообщения, передаваемые с судов в центр СДС.

3.5.2.3 Для реагирования на ситуации с движением судов, возникающие в зоне СДС, и принятия надлежащих решений полученные данные должны подвергаться обработке и оценке.

Выводы, составленные по результатам проведенной оценки, должны сообщаться на суда, пользующиеся услугами СДС. Следует проводить различие между передачей навигационных данных, представляющих собой информацию от датчиков СДС и картину движения, и рекомендацией по судовождению, отражающей мнение специалиста.

3.5.3 *Рабочие процедуры*

Что касается рабочих процедур, то должно проводиться различие между внутренними и внешними процедурами. Внутренние процедуры связаны с эксплуатацией аппаратуры, взаимодействием персонала, а также с внутренней передачей и распространением данных. Внешние процедуры определяют порядок взаимодействия с пользователями и смежными службами. Следует также проводить различие между повседневными текущими процедурами и процедурами на случай чрезвычайных ситуаций, таких, как преграждение прохода, аварии, а также необходимость принятия мер по защите окружающей среды. Все рабочие процедуры, будь то текущие или аварийные, должны быть изложены в руководствах или справочниках; они должны быть предметом регулярных учений. Должен осуществляться контроль за соблюдением процедур.

3.5.4 *База данных*

Для целей обеспечения функционирования службы, руководящий орган СДС должен располагать базой данных, позволяющей хранить, обновлять, дополнять и осуществлять поиск собранных данных. Доступ к любым данным, введенным в систему и предназначенным для дальнейшего использования, должен предоставляться сугубо на избирательной основе и с соблюдением мер предосторожности.

3.6 Суда, пользующиеся услугами СДС

3.6.1 Суда, осуществляющие плавание в зоне, где обеспечиваются услуги службы движения судов, должны использовать эти услуги. В зависимости от действующих правил и предписаний пользование услугами СДС может являться добровольным или обязательным. Даже там, где пользование услугами СДС не является обязательным, суда всех типов должны иметь возможность пользоваться услугам СДС и это следует всячески поощрять.

3.6.2 Решения, касающиеся непосредственно судовождения и управления судном, остаются за судоводителем судна. Ни график движения СДС, ни рекомендуемые или согласованные изменения к графику движения не могут заменять таких решений.

3.6.3 Связь с СДС и другими судами должна осуществляться в соответствии с установленными процедурами, особенно когда речь идет о намерениях в отношении маневров. В процедурах СДС должны быть предусмотрены все требуемые сообщения и каналы связи, на которых они должны передаваться. На подходе к зоне СДС суда должны передать все требуемые сообщения, в том числе сообщение о неполадках. При прохождении через зону СДС суда должны соблюдать действующие правила и предписания, нести постоянную вахту на установленных каналах связи и сообщать о любых отклонениях от согласованного графика движения, если такой график был разработан совместно с СДС.

3.6.4 Судоводители сообщают в центр СДС о любых замеченных ими навигационных опасностях или фактах загрязнения окружающей среды.

3.6.5 В случае полного выхода из строя аппаратуры связи судна судоводитель должен стараться любыми другими имеющимися в его распоряжении средствами проинформировать центр СДС и другие находящиеся поблизости суда о неспособности судна надлежащим образом выйти на связь.

3.6.6 На борту судов должны иметься пособия с подробным изложением действующих правил и предписаний в отношении опознавания, передачи судовых сообщений и/или поведения в каждой зоне СДС, в которую судну предстоит зайти по пути его следования.

4. РУКОВОДЯЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ВНЕДРЕНИЮ СЛУЖБ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ

4.1 Ответственность за организацию и внедрение СДС

Ответственность за организацию и внедрение служб движения судов, а также за внесение изменений в отношении таких служб лежит на администрациях или компетентных органах.

4.2 Руководящие положения по организации службы движения судов

4.2.1 Требуется тщательное изучение и выявление потребностей в управлении движением на конкретных участках на основе анализа аварийности, оценки факторов риска, а также консультаций с различными группами пользователей. В случаях, когда наличие СДС позволяет устранить многие факторы риска или когда контроль за движением судов и взаимодействие между властями и участниками движения приобретают существенно важное значение, следует предусмотреть внедрение СДС как важного средства управления движением.

4.2.2 Использование СДС является особенно целесообразным в тех зонах, где отмечается наличие любого из следующих факторов:

- 4.2.2.1 высокая плотность движения;
- 4.2.2.2 движение судов, перевозящих опасные грузы;
- 4.2.2.3 нечеткие и сложные схемы движения судов;
- 4.2.2.4 сложные гидрографические, гидрологические и метеорологические условия;
- 4.2.2.5 блуждающие отмели и другие местные навигационные опасности;
- 4.2.2.6 экологические факторы;
- 4.2.2.7 помехи, создаваемые движением судов другим видам деятельности, связанным с использованием водного пути;
- 4.2.2.8 число аварий в зоне в течении определенного периода времени;
- 4.2.2.9 наличие или планирование организации служб движения судов в прилегающих водах и необходимость, в соответствующих случаях, взаимодействия между соседними государствами;
- 4.2.2.10 узкий фарватер, конфигурация порта, наличие мостов, шлюзов, излучин и аналогичных участков, ограничивающих свободу движения судов;
- 4.2.2.11 имевшие место или намечаемые изменения в схемах движения судов в зоне водного пути.

4.2.3 При принятии решения о создании СДС компетентные органы должны также принимать во внимание перечень обязанностей, изложенных в пункте 3.2 настоящего Руководства, а также наличие необходимого оборудования и опыта.

4.3 Дополнительные руководящие положения в отношении служб движения судов

4.3.1 При планировании внедрения СДС руководящие органы СДС должны использовать имеющиеся руководства, подготовленные и опубликованные соответствующими международными организациями и ассоциациями.

4.3.2 Для получения дополнительной информации следует также обращаться к следующим справочным документам с учетом их применимости:

4.3.2.1 Руководство МАМС для служб движения судов;

4.3.2.2 Глобальное руководство МАМС/ИМПА/МАПГ для СДС;

4.3.2.3 Рекомендации МАМС в отношении СДС.
