

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

**Международные стандарты, касающиеся
извещений судоводителям и систем
электронных судовых сообщений во
внутреннем судоходстве**

Резолюция № 60



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
НЬЮ-ЙОРК И ЖЕНЕВА, 2007 ГОД

Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве

Резолюция № 60

принятая Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 20 октября 2005 г.

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая свою резолюцию №57, касающуюся речных информационных служб (документ TRANS/SC.3/165) и желая содействовать скорейшему созданию на европейской сети внутренних водных путей единообразных речных информационных служб,

полагая, что принятие в рамках ЕЭК ООН единых общеевропейских стандартов для извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве будет служить достижению указанной выше цели, позволит преодолеть языковые трудности, облегчит электронный обмен данными между всеми партнерами, имеющими отношение к перевозкам судами внутреннего плавания, и повысит эффективность и безопасность таких перевозок,

принимая во внимание тот факт, что соответствующие международные стандарты были приняты недавно странами-членами Центральной комиссии судоходства по Рейну и что их применение рассматривается также в рамках Дунайской комиссии,

имея в виду доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее двадцать девятой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/58, пункт 45),

1. *рекомендует* правительствам при разработке и внедрении во внутреннем судоходстве систем, связанных с распространением извещений судоводителям, и систем электронных судовых сообщений базироваться на международных стандартах, приведенных в приложении к настоящей резолюции,

2. *просит* правительства информировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию,

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

ПРИЛОЖЕНИЕ ^{1/}**ЧАСТЬ I****МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ, КАСАЮЩИЙСЯ ИЗВЕЩЕНИЙ
СУДОВОДИТЕЛЯМ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ****Содержание**

Предисловие	4
Введение (основные функции и рабочие характеристики)	4
Стандарт данных	4
Информация об уровне воды	5
Способ распространения	5

Приложения и добавления ^{2/}

Приложение 1: Структура сообщений и кодирование в формате XML	6
Добавление А: Справочные таблицы	
Добавление В: Схема XML	
Добавление С: Подробные примеры применения стандарта по извещениям судоводителей	

^{1/} Приложение к Резолюции № 60 состоит из двух частей: Часть I «Международный стандарт ДЛЯ извещений судоводителям во внутреннем судоходстве» и Часть II «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве».

^{2/} Добавления А-С доступны на английском и французском языках на вебсайте Рабочей группы SC.3/WP.3 ЕЭК ООН по следующему адресу: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3fdoc.html>.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ ИЗВЕЩЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЯМ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ

Предисловие

В последние годы многие страны используют для извещений судоводителям Интернет-службы. Большинство существующих служб предоставляют информацию на национальном языке. Поскольку многие извещения связаны с безопасностью или имеют весьма важное значение для планирования рейсов, использование всех языков для всех извещений на европейских водных путях способствовало бы обеспечению более полной безопасности и большей конкурентоспособности внутреннего судоходства.

Настоящий проект европейского стандарта был разработан "Группой экспертов по извещениям судоводителям".

Введение (основные функции и рабочие характеристики)

Унификация извещений судоводителям позволяет:

- обеспечивать автоматический перевод наиболее важного содержания извещений на все языки участвующих стран;
- создать гармонизированную структуру наборов данных во всех участвующих странах с целью облегчения интеграции уведомлений в системы планирования рейсов;
- обеспечить стандартизацию информации, касающейся уровня воды;
- обеспечить их совместимость со структурой данных в ECDIS для внутреннего судоходства с целью облегчения интеграции извещений судоводителям в ECDIS для внутреннего судоходства;
- облегчить обмен данными между различными странами.

Вместе с тем стандартизировать всю информацию, содержащуюся в извещениях судоводителям, будет невозможно. Часть информации будет предоставляться в виде "некодированного текста" без автоматического перевода. Стандартизированная часть должна включать всю информацию, которая:

- имеет важное значение для безопасности внутреннего судоходства (например, "затонувшее малое судно с правой стороны фарватера Дуная, километровая отметка 2010);
- необходима для планирования рейсов (например: "закрытие шлюзов", "уменьшение свободной высоты под мостами" и т.д.).

Дополнительная информация (например: "причина закрытия шлюза") может предоставляться в виде некодированного текста.

Стандарт данных

Извещения судоводителям должны предоставляться в соответствии с приложением 1 "Структура сообщений и кодирование в формате XML". Использование некодированного текста должно ограничиваться до минимума.

Информация об уровне воды

Информация об уровне воды имеет весьма важное значение как для планирования рейсов, так и для безопасности. В настоящее время отсутствуют какие-либо общие стандарты кодирования информации об уровне воды (например, Германия использует "gleichwertiger Wasserstand" - Glw ("Равнозначный уровень"), а Дунайская комиссия рекомендует использование "Regulierungs Niederwasser" ("Низкого судоходного и регуляционного уровня" - НСРУ), который определяется несколько иначе. В большинстве случаев свободная высота под мостами дается от уровня высокой воды, но иногда и от уровня низкой воды. Данные водомерных постов приводятся по отношению к различным уровням моря или специальным базовым уровням). Поэтому информацию об уровне воды невозможно использовать в системах для автоматического расчета свободной высоты под мостами.

Добавление А к приложению 1 содержит перечень водомерных постов, которые применяются во внутреннем судоходстве, а также их базовые данные. Содержащаяся в сообщении информация об уровне воды может относиться к нулевой отметке водомерного поста, согласно практике, применявшейся в прошлом, а абсолютная высота уровня может рассчитываться с помощью бортовых вычислительных устройств с использованием справочных данных настоящего стандарта.

Способ распространения

Если компетентные власти будут передавать извещения судоводителям своей страны таким образом, чтобы ими могли воспользоваться судоводители, говорящие на других языках, эти извещения должны предоставляться в соответствии с настоящим стандартом в формате XML, позволяющем осуществлять их загрузку в Интернете. Для загрузки конкретной информации Интернет-службы должны обеспечивать возможность выбора:

- конкретного участка водного пути (номер участка фарватера по идентификационным данным согласно приложению 1, таблица 1) или
- конкретной части водного пути, определяемой километровыми отметками отправного и конечного пункта (по гектометрам фарватера в идентификационных данных согласно приложению 1, таблица 1);
- периода действия (дата начала и дата окончания согласно приложению 1, таблица 1);
- и даты публикации извещения (даты публикации согласно приложению 1, таблица 1).

Кроме того, согласно настоящему стандарту, извещения могут представляться, например:

- службами Протокола о применении беспроводной оптической связи (WAP);
- службами электронной почты.

Рекомендуется осуществлять обмен данными между соответствующими органами. Все органы, применяющие настоящий стандарт, могут в процессе предоставления своих услуг использовать извещения других органов и стран. Участвующие стороны (органы) могут согласовать процедуру передачи сообщений XML непосредственно службами оперативного оповещения.

Приложение 1: Структура сообщений и кодирование в формате XML

1. Введение

В настоящем приложении описываются структура и форматирование стандартизированной электронной навигационной информации, а именно сообщений, которые могут направляться местными органами судам (внутреннего плавания).

2. Структура извещений судоводителям

2.1 Общие положения

Навигационные сообщения, а также навигационная информация для судоводителей внутреннего судоходства, касающаяся географического объекта, содержат следующие информационные разделы:

- обозначение сообщения;
- сообщения касательно фарватера и движения судов;
- информацию об уровне воды, в частности:
 - сообщения об уровне воды;
 - сообщения о наименьших измеренных глубинах;
 - сообщения о свободной высоте под мостами;
 - сообщения о положении плотины;
 - сообщения о водосбросах;
 - сообщения о водном режиме;
 - сообщения об ожидаемом уровне воды;
 - сообщения об ожидаемых наименьших измеренных глубинах;
 - сообщения об ожидаемых водосбросах;
- ледовые сообщения.

Поэтому стандартизированное сообщение в формате XML содержит также четыре следующих раздела:

- обозначение сообщения;
- сообщения касательно фарватера и движения судов;
- информация об уровне воды;
- ледовые сообщения.

Как правило, в одном сообщении будут заполняться только два раздела: раздел "Обозначение" и, по крайней мере, **один** из следующих разделов: "фарватер и движение судов", "Информация об уровне воды" или "Ледовое сообщение" (при этом не разрешается смешивать разделы или помещать в сообщение информацию различного рода).

Раздел "Извещения судоводителям" содержит ограничения в отношении Фарватера (подключение) или Объекта. Кроме того, из схемы явствует, что извещение судоводителям касается фарватера **или** географического объекта (точки). Если сообщение касается объекта, в раздел о фарватере помещается соответствующая информация о фарватере без заполнения раздела об ограничениях.

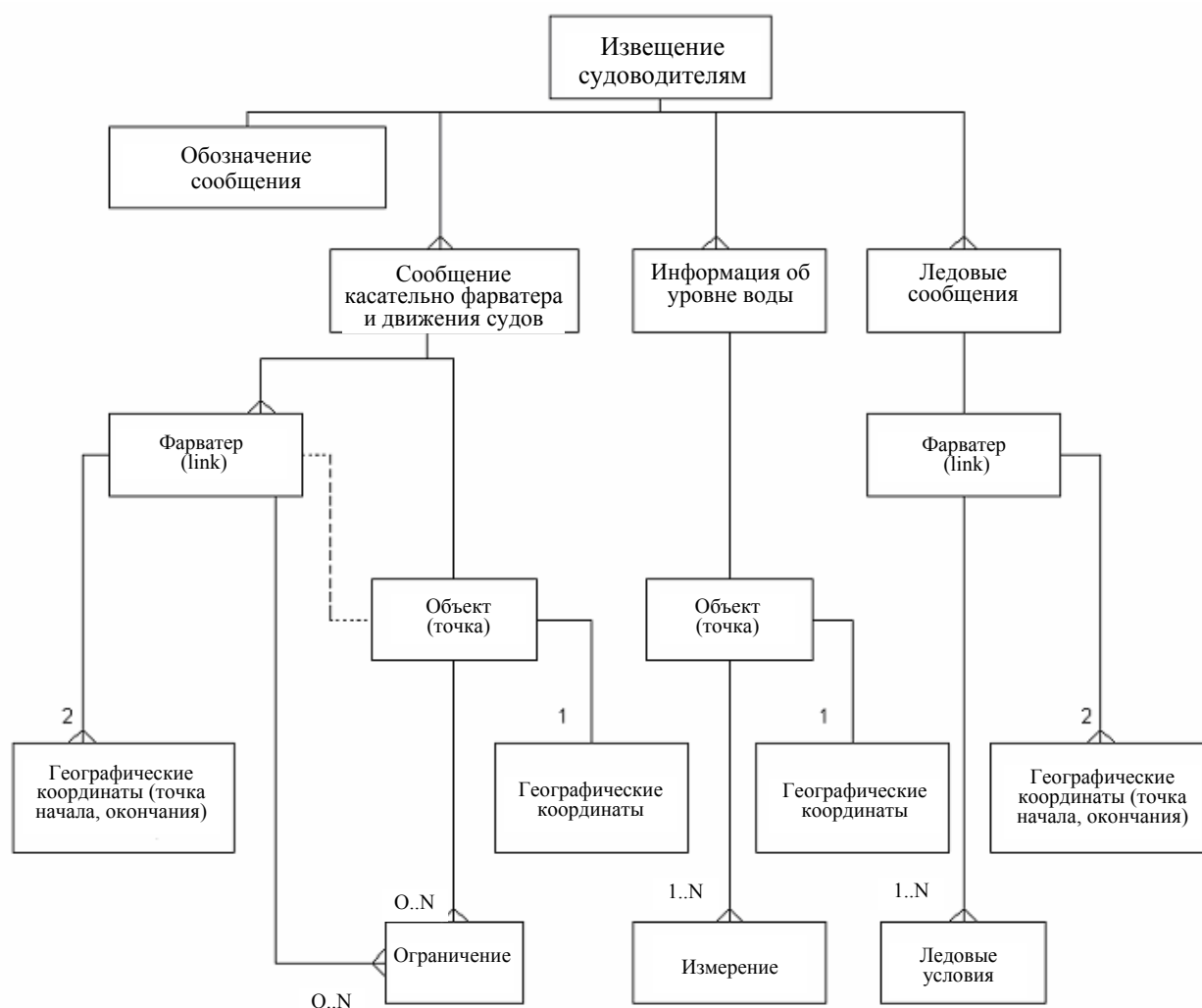


Схема 1: Структура навигационного сообщения

Раздел "Информация об уровне воды" содержит относящиеся к объекту данные, получаемые, как правило, с водомерного поста.

Раздел "Ледовые сообщения" содержит информацию о ледовых условиях на данном участке фарватера (link).

2.2 Общее описание XML

В настоящем разделе приводится общее описание сообщения, закодированного в XML. В добавлении А содержится полное описание всех элементов XML, включая возможные форматы.

Таблица 1. Параметры сообщения XML

Nr.	Ярлык (рубрики групп и скобки печатаются жирным шрифтом) ТОЛЬКО НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ	Описание	Обязательность или факультативность	Применимое правило
1s	<RIS_Message>	Извещение судоводителям		
1s	<identification>	Раздел "Обозначение"	О	1
1.1	<from>String</from>	Отправитель	О	
1.2	<originator>Riza</originator>	Источник информации, содержащийся в сообщении	О	
1.3	<country_code>CH</country_code>	Страна, для которой действует сообщение	О	
1.4	<language_code>HU</language_code>	Язык первоначальной текстовой информации (содержания)	О	
1.5	<district>WaddenZee</district>	Область/регион в стране, где применяется сообщение	Ф	
1.6	<date_issue>20011231</date_issue>	Дата составления	Ф	
1.7	<time_issue>1145</time_issue>	Время составления	Ф	
1e	</identification>			
2s	<ftm>	Раздел, касающийся фарватера и движения судов	Ф	1
2.1	<year>2001</year>	Год первого издания извещения	О	
2.2	<number>9999</number>	Номер извещения (в году)	О	
2.3	<serial_number>99</serial_number>	Серийный номер извещения (замена и отмена) первоначальное извещение: 00	О	
2.4s	<target_group>	Информация о группе получателей	Ф	
2.4.1	<code>ALL</code>	Группа получателей (тип судов) для настоящего извещения	О	По умолчанию : всем
2.4.2	<direction_code>ALL</direction_code>	Движение вверх или вниз по течению или в обе стороны	О	По умолчанию : всем
2.4e	</target_group>			
2.5	<subject_code>OBSTRU</subject_code>	Предмет извещения (см. также пункт 2.3.1)	О	
2.6s	<validity_period>	Общий срок действия	О	
2.6.1	<date_start>20011231</date_start>	Дата начала срока действия	О	
2.6.2	<date_end>99999999</date_end>	Дата окончания срока действия (бессрочно: 99999999)	О	
2.6e	</validity_period>			
2.7	<contents>String</contents>	Содержание/текст на языке первоначального извещения	О	
2.8	<source>String</source>	Источник информации (орган)	Ф	
2.9	<reason_code>REPAIR</reason_code>	Назначение/обоснование извещения	Ф	
2.10s	<communication>	Информация о средстве связи	Ф	
2.10.1	<reporting_code>INF</reporting_code>	Необходимость ответного сообщения (в порядке информации или с обязательным ответным сообщением)	О	5
2.10.2	<code>TEL</code>	Средства связи (телефон, ОБК и т.п.)	О	5
2.10.3	<number>String</number>	Номер телефона или канала ОБК, адрес электронной почты, URL или телетекста	Ф	5
2.10e	</communication>			
2.11s	<fairway_section>	Участок фарватера, также используется применительно к объектам (пункт 2.12)	О	2
2.11.1s	<geo_object>	Информация по данному участку фарватера	О	
2.11.1.1	<id>String</id>	Единое обозначение участка фарватера (1x или 2x)	О	
2.11.1.2	<name>String</name>	(Местное) название участка фарватера	О	
2.11.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Тип объекта	О	По умолчанию: фарватер (FWY)
2.11.1.4s	<coordinate>	Координаты начала и окончания участка фарватера (2x)	Ф	
2.11.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		О	5
2.11.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		О	5
2.11.1.4e	</coordinate>			
2.11.1e	</geo_object>			

Nr.	Ярлык (рубрики групп и скобки печатаются жирным шрифтом) ТОЛЬКО НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ	Описание	Обязатель-ность или факультативность	Применимое правило
2.11.2s	<limitation>	Ограничения на участке фарватера	Ф	
2.11.2.1s	<limitation period>	Периоды/интервалы ограничения	Ф	
2.11.2.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Дата начала (всего) периода ограничения	О	5
2.11.2.1.2	<date_end>20011231</date_end>	Дата окончания периода ограничения	Ф	
2.11.2.1.3	<time_start>1420</time_start>	Время начала периода ограничения	Ф	
2.11.2.1.4	<time_end>0500</time_end>	Время окончания периода ограничения	Ф	
2.11.2.1.5	<interval code>SAT</interval code>	Если это применимо, интервал ограничения	Ф	
2.11.2.1.e	</limitation period>			
2.11.2.2	<limitation_code>OBSTRU</limitation_code>	Тип ограничения	О	5
2.11.2.3	<position_code>AL</position_code>	Местоположение (с какой стороны)	О	5, по умолчанию: все
2.11.2.4	<value>3.14159</value>	Величина ограничения (а именно: максимальная осадка)	Ф	
2.11.2.5	<reference_code>NAP</reference_code>	Единицы измерения величины	Ф	
2.11.2e	</limitation>			
2.11.e	</fairway_section>			
2.12s	<object>	Объект	Ф	3
2.12.1s	<geo_object>	Информация об объекте	О	5
2.12.1.1	<id>String</id>	Единое обозначение объекта	О	5
2.12.1.2	<name>String</name>	(Местное) название объекта	О	5
2.12.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Тип объекта	О	5
2.12.1.4s	<coordinate>	Координаты объекта (1x)	Ф	
2.12.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		О	5
2.12.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		О	5
2.12.1.4e	</coordinate>			
2.12.2e	</geo_object>			
2.12.3s	<limitation>	Ограничения объекта	Ф	
2.12.3.1s	<limitation period>	Периоды/интервалы ограничения	Ф	
2.12.3.1.1	<date_start>20011231</date_start>	(см. <участок фарватера>)	О	5
2.12.3.1.2	<date_end>20011231</date_end>		Ф	
2.12.3.1.3	<time_start>1420</time_start>		Ф	
2.12.3.1.4	<time_end>0500</time_end>		Ф	
2.12.3.1.5	<interval code>SAT</interval code>		Ф	
2.12.3.1e	</limitation period>			
2.12.3.2	<limitation_code>OBSTRU</limitation_code>		О	5
2.12.3.3	<position_code>AL</position_code>		О	5, по умолчанию: все
2.12.3.4	<value>3.14159</value>		Ф	
2.12.3.5	<reference_code>NAP</reference_code>		Ф	
2.12.3e	</limitation>			
2.12e	</object>			
2e	</ftm>			

Nr.	Ярлык (рубрики групп и скобки печатаются жирным шрифтом) ТОЛЬКО НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ	Описание	Обязательность или факультативность	Применимое правило
3s	<wrm>	Информация об уровне воды	Ф	1
3.1s	<validity_period>	Общий период действия сообщения об уровне воды	Ф	
3.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Дата начала периода действия	О	5
3.1.2	<date_end>99999999</date_end>	Дата окончания периода действия (бессрочно: 99999999)	О	5
3.1e	</validity_period>			
3.2s	<geo_object>	Информация о месте производства измерений, водомерного поста	О	5
3.2.1	<id>String</id> (Waterway section)	Единое обозначение объекта	О	5
3.2.2	<name>String</name> (Pegelname)	(Местное) название объекта	О	5
3.2.3	<type>FWY</type>	Тип объекта	О	5, по умолчанию: фарватер (FWY)
3.2.4s	<co-ordinate>	Координаты объекта (1x)	Ф	
3.2.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		О	5
3.2.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		О	5
3.2.4e	</co-ordinate>			
3.2.e	</geo_object>			
3.3	<reference_code>NAP</reference_code>	Единица измерения величины	О	6
3.4s	<measure>	Величины (обычные или ожидаемые)	О	5
3.4.1	<predicted>1</predicted>	Ожидаемые величины (1) или фактические величины (0)	О	5
3.4.2	<measure_code>DIS</measure_code>	Тип информации об уровне воды	О	5
3.4.3	<value>314159</value>	Величина	О	6
3.4.4	<difference>314159</difference>	Разница по сравнению с предыдущей величиной	Ф	
3.4.5	<barrage_code>OPD</barrage_code>	Положение плотины	Ф	
3.4.6	<regime_code>HIG</regime_code>	Действующий водный режим	Ф	
3.4.7	<measuredate>20011231</measuredate>	Дата измерения	О	5
3.4.8	<measuretime>1420</measuretime>	Время измерения	О	5
3.4e	</measure>			
3e	</wrm>			
4s	<icem>	Раздел, касающийся ледовой обстановки	Ф	1
4.1s	<validity_period>	Общий период действия информации о ледовой обстановке	Ф	
4.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Начало периода действия	О	5
4.1.2	<date_end>20011231</date_end>	Окончание периода действия (бессрочно: 99999999)	О	5
4.1e	</validity_period>			
4.2s	<fairway_section>	Фарватер	О	5
4.2.1	<geo_object>	Информация о местоположении фарватера	О	5
4.2.1.1	<id>String</id>	Единое обозначение участка фарватера (1x или 2x)	О	5
4.2.1.2	<name>String</name>	(Местное) название участка фарватера	О	5
4.2.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Тип объекта	О	5, по умолчанию: фарватер (FWY)
4.2.1.4	<coordinate>	Координаты начала и окончания участка фарватера (2x)	Ф	
4.2.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		О	5
4.2.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		О	5
4.2.1.4e	</coordinate>			
4.2.1e	</geo_object>			
4.2e	</fairway_section>			
4.3s	<ice_condition>	Ледовые условия	О	5
4.3.1	<measuredate>20011231</measuredate>	Дата измерения	О	5
4.3.2	<measuretime>1420</measuretime>	Время измерения	О	5
4.3.3	<ice_condition_code>A</ice_condition_code>	Код ледовых условий (см. пункт 2.3.2)	Ф	4
4.3.4	<ice_accessibility_code>A</ice_accessibility_code>	Возможность плавания (см. пункт 2.3.2)	Ф	4
4.3.5	<ice_classification_code>A</ice_classification_code>	Тип льда (см. пункт 2.3.2)	О	4
4.3.6	<ice_situation_code>A</ice_situation_code>	Состояние льда (см. пункт 2.3.2)	О	4
4.3e	</ice_condition>			
4e	</icem>			
	</RIS_Message>			

Правила, применимые к таблице 1:

- 1 В одном сообщении должны заполняться не менее двух разделов:
 - раздел "Обозначение сообщения" (1)
 - один из следующих разделов:
 - Данные, касающиеся фарватера и движения судов (2),
 - Данные, касающиеся уровня воды (3)
 - Данные о ледовой обстановке (4).
- 2 Группа пункта 2.11 (участок фарватера) используется также для данных, касающихся объекта (пункт. 2.12).
- 3 Группа пункта 2.12 (объекты) не используется для данных, касающихся фарватера (пункт 2.11).
- 4 В группу пункта 4.3 необходимо вносить не менее одного из факультативных элементов 4.3.3-4.3.6.
- 5 Если факультативная группа пунктов содержит обязательные подгруппы или элементы, их необходимо вносить только в случае применения группы более высокого уровня.
6. Обязательно только для сообщений об уровне воды и о свободной высоте под мостами.

2.3 Объяснение ярлыков

Значение различных ярлыков, которые используются в описании XML, разъясняется на странице "Ярлыки" добавления А.

2.4 Объяснение кодов

Значение различных кодов, которые используются в описании XML, разъясняется в добавлении А. Форматы и возможные величины всех элементов XML описаны в Схеме XML в добавлении В.

Мнения/соображения, касающиеся извещений судоводителям:

- извещения могут подразделяться на две категории, а именно: СРОЧНЫЕ и НЕСРОЧНЫЕ. Срочные извещения всегда содержат информацию об ограничении движения судов. Поэтому необходимо вносить одну или несколько записей в раздел, касающийся **ограничений**. Если раздел по ограничениям отсутствует, сообщение срочным не является;
- координаты (широта и долгота) соответствуют WGS 84 и приводятся в градусах и минутах с точностью, по крайней мере, до одной тысячной, но предпочтительнее до одной десяти тысячной минуты (гг мм.мммм N; гг мм.мммм E);
- десятичные в числовых полях отделяются точкой (.). Разделение по тысячам не применяется;
- в качестве единиц измерения допускается использование только следующих единиц: см, м³/с, км/ч и кВт.
- в извещениях, касающихся водных путей, не включается раздел "Объекты". В извещениях, касающиеся объектов (мостов и т.д.), включается раздел по водным путям;
- в качестве единых идентификационных данных необходимо использовать ЛОКОД ООН в соответствии со стандартом судовых сообщений.

2.4.1 Предметные коды, используемые в извещениях судоводителям:

Закрыто

Когда отсутствует возможность всех видов плавания:

- через все шлюзовые камеры шлюза;
- через все проходы под мостом;
- в указанной точке фарватера;
- на указанном участке фарватера.

Частично закрыто

Когда судоходство возможно с ограничениями:

- через одну или несколько шлюзовых камер шлюза, если хотя бы одна из них остается открытой;
- через один или несколько проходов под мостом, если хотя бы один из них остается открытым;
- через указанную точку фарватера, если часть фарватера остается открытой.

Задержка

Наличие ограниченного по времени препятствия в районе моста, шлюза или участка фарватера с указанием его начала и окончания.

Например: Задержка 11 ноября 2002 года максимум до двух часов между 08:00 и 17:00

Кодировка:

date_start: 20021113

date_end: 20021113

time_start: 0800

time_end: 1700

limitation_code: Delay

Position_code: all

value: 2

Не обслуживается

Когда в течение указанного периода времени разводной мост не функционирует. Этот период времени должен приходиться на обычные часы работы. Отсутствие обслуживания шлюза кодируется как "Препятствие"

или "Задержка". Отсутствие обслуживания разводного моста означает, что плавание под мостом по-прежнему возможно. В противном случае сообщение кодируется как "Препятствие".

Изменения в обслуживании

Когда в обычный рабочий график шлюза или моста вносятся изменения.

Как правило, это означает, что вследствие проводимых работ время функционирования объекта сокращается, а не увеличивается.

Сокращение времени функционирования шлюза обычно предполагает наличие препятствия.

Например, если при обычном графике работы шлюза с 06:00 до 20:00 время его функционирования ограничивается таким образом, что он работает с 10:00 до 14:00, тогда возникает препятствие с 06:00 до 10:00 и еще одно препятствие - с 14:00 до 20:00.

Сокращение часов работы моста, как правило, предполагает код "Не обслуживается".

Длина судна

Когда в том или ином месте допускается/возможно плавание судов меньшей максимальной длины.

Как правило, это обусловлено размерами шлюза (половина шлюзовой камеры).

Ограничение ширины

Когда в том или ином месте возможно плавание судов меньшей максимальной ширины.

Это ограничение возникает в период производства работ в шлюзе/на мосту.

Кроме того, этот код используется в случае, когда имеющаяся ширина фарватера является меньшей, даже если это обстоятельство не влияет на максимальную ширину водного пути.

Надводный габарит судна

Когда в том или ином месте допускается плавание судов меньшей максимальной высоты.

Ограничение высоты

Это ограничение также применяется в случае, когда в указанном месте ограничивается свободная высота под мостами, например вследствие установки оборудования для покрасочных работ.

Осадка судна

Когда в том или ином месте разрешается плавание судов с меньшей максимально допустимой осадкой.

Существующая глубина

Когда изменяется наименьшая измеренная глубина. Это не влияет на максимальную осадку.

Швартовка запрещена

Когда запрещается швартоваться в каком-либо месте фарватера.

Изменения в средствах
судоходной обстановки

Когда происходят изменения в средствах судоходной обстановки, обозначающих фарватер и используемых для целей навигации, таких, как буи, знаки, секторные маяки, текстовые указатели и т.п.

Работы

Иная деятельность на фарватере или вблизи него, которая не охвачена упомянутыми предметными кодами.

Землечерпание

Мероприятия по углублению дна, в отношении которых не подходит ни один из других упомянутых кодов предмета.

Военные учения

Военные учения, в отношении которых не подходит ни один из других кодов предмета.

Общественные мероприятия

Общественные мероприятия (соревнования по гребле, фейерверки и т.п.), в отношении которых не подходит ни один из других упомянутых кодов предмета.

Объявление

Все другие извещения, в отношении которых не подходит ни один из других (структурных) кодов предмета.

Отмена извещения

Сообщение необходимо публиковать под серийным номером первоначального сообщения.

В случае, когда в одном сообщении возможно упоминание нескольких предметов, избирается ограничение, имеющее наиболее важное значение для движения судов.

2.4.2 Объяснение кодов ледовой обстановки

Значение кодов ледовой обстановки, используемых в описании XML, объясняется в добавлении А.

Толщина, указанная в колонке 2 кода ледовых условий, дает информацию только о средней толщине. Описание необходимо использовать для выбора кода для каждой конкретной ситуации.

2.4.3 Кодирование времени действия ограничений

Время ограничения должно кодироваться с помощью

- Дата – начало действия
- Дата – конец действия
- Время - начало действия
- Время – конец действия
- Временной интервал – код.

Поскольку время действия ограничения является важным элементом при планировании рейса, его кодирование должно производиться согласно следующим примерам:

Время действия ограничения	Дата – начало действия	Дата – конец действия	Время - начало действия	Время – конец действия	Временной интервал – код
2005-01-01, 07:00 до 2005-01-31, 20:00	20050101	20050131	0700	2000	Постоянно (С)
2005-01-01 до 2005-01-31, каждый день с 07:00 до 20:00	20050101	20050131	0700	2000	Ежедневно (М)
2005-01-01 до 2005-01-31, каждый рабочий день (понедельник – пятница) с 07:00 до 20:00	20050101	20050131	0700	2000	Понедельник – пятница (М)
2005-01-01 до 2005-01-21, каждую неделю с 07:00 понедельника до 20:00 пятницы	20050103	20050107	0700	2000	Постоянно (С)
	20050110	20050114	0700	2000	Постоянно (С)
	20050117	20050121	0700	2000	Постоянно (С)
2005-01-01 до 2005-01-31, каждый день с 07:00 до 20:00 за исключением 2005-01-06	20050101	20050131	0700	2000	Ежедневно (М)
	20050106	20050106			За исключением (М)

ЧАСТЬ II

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ СИСТЕМ ЭЛЕКТРОННЫХ СУДОВЫХ
СООБЩЕНИЙ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ

Содержание

1.	Цель и область применения	19
2.	Определения	20
3.	Нормативные ссылки	21
4.	Процедуры обмена сообщениями	23
5.	Службы и функции РИС, подлежащие поддержке	26
6.	Сообщения ЭДИФАКТ	26
7.	Классификации и перечни кодов	29
8.	Конфиденциальность и защита информации	30

Приложения ^{3/}

- 1: Элементы данных, предназначенные для передачи в рамках различных служб и функций речных информационных служб (РИС)
- 2: Диаграмма сообщений ERINOT
- 3: Описание сообщения международного формата передачи электронных сообщений
- 4: Классификации (коды)
 - 4.1: Коды типов транспортных средств во внутреннем судоходстве
 - 4.2: Коды типов судов и составов на четырех языках
 - 4.3: Примеры сочетания элементов в коде местоположения

^{3/} Приложения 1-4 доступны на английском и французском языках на вебсайте Рабочей группы SC.3/WP.3 ЕЭК ООН по следующему адресу: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3fdoc.html>.

Сокращения

ВОПОГ	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям
ВОПОГ-Д	Правила перевозки опасных грузов по Дунаю
ППОГР	Правила перевозки опасных грузов по Рейну
АИС	Автоматическая идентификационная система
<i>АТИС</i>	<i>Автоматическая система идентификации отправителя сообщения</i>
BICS	Система передачи электронных сообщений (От голландского Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem)
<i>КН</i>	<i>Комбинированная номенклатура (грузов)</i>
<i>CUSCAR</i>	<i>Грузовая таможенная декларация (сообщение)</i>
<i>CUSDEC</i>	<i>Таможенная декларация (сообщение)</i>
ECDIS	Система отображения электронных карт и информации
ЭОД	Электронный обмен данными
<i>ЭДИФАКТ</i>	<i>Электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте</i>
<i>ERI</i>	<i>Международный формат передачи электронных сообщений</i>
<i>ERINOT</i>	<i>Формат уведомления ERI (сообщение)</i>
<i>ERIRSP</i>	<i>Формат ответа ERI (сообщение)</i>
<i>НЭС</i>	<i>Номер электронного сообщения</i>
<i>ГС</i>	<i>Код согласованной системы</i>
<i>IFTDGN</i>	<i>Международное уведомление об отправке и перевозке опасных грузов (сообщение)</i>
<i>IFTMIN</i>	<i>Инструкция (сообщение)</i>
МКМПОГ	Код опасных грузов ИМО (номер)
ИМО	Международная морская организация
ИМО-ФАЛ	Конвенция по облегчению международного морского судоходства от 1965 года с поправками

ИНДРИС	Демонстратор речных информационных служб для внутреннего судоходства
ИСО	Международная организация по стандартизации
НСТ/Р	Стандартная грузовая номенклатура для транспортной статистики/пересмотренный вариант
OFS	Официальный номер судна
PAXLST	Список пассажиров (сообщение)
ПМАКС	Международная ассоциация судоходства
PROTECT	Международная организация североευропейских портов, использующихся для транспортировки опасных грузов
PSTN	Коммутированная телефонная сеть общего пользования; обычная мобильная или стационарная телефонная сеть
РИС	Речные информационные службы
СЕФАКТ ООН	Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронному бизнесу
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций
ЛОКОД ООН	Код Организации Объединенных Наций пунктов местоположения торговых и транспортных точек
UNDG	Опасные грузы Организации Объединенных Наций (номер)
СОВДООН	Справочник по обмену внешнеторговыми данными Организации Объединенных Наций
ОВЧ	Очень высокая частота
СДС	Служба движения судов
XML	Расширяемый язык разметки

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ СИСТЕМ ЭЛЕКТРОННЫХ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ

1. Цель и область применения

- 1) Данный стандарт призван облегчить электронный обмен данными (ЭОД) между партнерами в рамках внутреннего судоходства, а также между партнерами в области мультимодальных перевозок с использованием внутреннего судоходства.
- 2) Цель этого стандарта состоит в недопущении передачи данных, касающихся любого рейса, различным администрациям и/или участникам коммерческой деятельности более одного раза.
- 3) Этим стандартом предусматриваются правила обмена электронными сообщениями между партнерами в области внутреннего судоходства. Государственные органы и другие заинтересованные стороны (судовладельцы, судоводители, грузоотправители, порты) должны обмениваться данными в соответствии с этим стандартом.
- 4) Этим стандартом описываются сообщения, элементы данных и коды, подлежащие использованию для передачи электронных судовых сообщений в контексте различных подразделений и функций речных информационных служб.
- 5) Этот стандарт основывается на международно признанных торговых и транспортных стандартах и классификациях и дополняет их в том, что касается внутреннего судоходства. В стандарте отражен опыт, накопленный в рамках реализации Европейского проекта ИНДРИС и применения систем передачи сообщений в различных странах, в частности в рамках применения системы BICS в Нидерландах. В нем учтены последние изменения, происшедшие в рамках Рабочей группы по международному формату передачи электронных сообщений (ERI).
- 6) Этот стандарт содержит базовые и наиболее важные правила передачи электронных судовых сообщений. После накопления дальнейшего опыта работы его предстоит дополнить некоторыми предписаниями об особых условиях. Соответствующие аспекты указаны в примечаниях к конкретным пунктам этого стандарта.
- 7) Для обеспечения соответствия принципам морского судоходства были рассмотрены следующие два документа Европейской комиссии:
 - директива 2002/6/ЕС Европейского парламента и Совета от 18 февраля 2002 года о процедурах передачи сообщений для судов, прибывающих в порты государств - членов Сообщества и/или отбывающих из этих портов;
 - директива 2002/59/ЕС Европейского парламента и Совета от 27 июня 2002 года, предусматривающая введение системы наблюдения за движением судов Сообщества и информирования об их движении и отмену директивы Совета 93/75/ЕЕС.
- 8) В рамках этого стандарта регулируются отношения между частными сторонами (грузоотправителями, судоводителями, операторами терминалов, управляющими флотом) и государственными органами (администрациями водных путей, государственными

портами). Отношения между частными сторонами, не создающие препятствий для государственных органов (например, между судоводителями и операторами терминалов), в нем не затрагиваются.

2. Определения

См.:

- Глоссарий по ЭДИФАКТ ООН, опубликованный ЕЭК ООН (www.unece.org/trade/untidd/texts/d300_d.htm),
- Глоссарий по транспорту и логистике ("Transport & Logistics Glossary" by P&O Nedlloyd), ноябрь 2000 года.

В этом стандарте используются следующие общепринятые термины:

Баржа означает судно, не имеющее собственных средств тяги.

Массовый груз означает неупакованный однородный груз, насыпаемый, наваливаемый либо наливаемый в определенное пространство транспортного средства или контейнера, например нефть или зерно.

Код означает строку символов, используемых для сокращения записываемой или идентифицируемой информации.

Компетентный орган означает администрации и организации, уполномоченные правительствами получать и передавать информацию, сообщаемую в соответствии с этим стандартом.

Грузополучатель - это сторона, указанная в транспортном документе, которая должна получить товары, груз или контейнеры.

Грузоотправитель - это торговец, которым, от имени которого или от лица которого заключен договор перевозки груза с перевозчиком, либо другая сторона, которая, от имени которой или от лица которой груз фактически передан перевозчику в соответствии с договором перевозки (синоним: отправитель).

Элемент данных означает блок данных, который в определенных условиях считается неделимым и который четко идентифицирован, описан и охарактеризован с точки зрения его ценности.

Номер ЭОД означает электронный адрес отправителя или получателя сообщения (например, отправителя и получателя груза). Это может быть адрес электронной почты, согласованный идентификатор либо номер, присвоенный Европейской ассоциацией товарной нумерации (номер ЕАН).

Электронный обмен данными (ЭОД) означает передачу структурированных данных на основе согласованных стандартов с компьютера одной стороны на компьютер другой стороны при помощи электронных средств.

Международный формат передачи электронных сообщений (ERI) означает средство согласования возможностей передачи сообщений о судах внутреннего судоходства в Европе, рекомендованное Группой по ERI.

Экспедитор - это сторона, организующая перевозку грузов, включая предоставление промежуточных услуг и/или выполнение соответствующих формальностей от лица грузоотправителя и грузополучателя.

Процедура означает меры, которые должны быть приняты для выполнения формальностей, включая методы расчета времени, форматирования и передачи требуемой информации.

Судоводитель - это лицо, находящееся на борту судна и несущее ответственность за его эксплуатацию, а также уполномоченное принимать все решения, касающиеся судоходства и управления судном (синонимы: капитан, шкипер).

Транспортное уведомление означает оповещение компетентной администрации о предполагаемом рейсе судна.

ЭДИФАКТ ООН означает правила ООН, касающиеся электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте. Они включают набор стандартов, руководств и директив по электронному обмену структурированными данными, касающимися, в частности, торговли товарами или услугами, между независимыми компьютеризированными информационными системами. Эти правила, рекомендованные в рамках ООН, одобрены и опубликованы ЕЭК ООН в Справочнике по обмену внешнеторговыми данными Организации Объединенных Наций (СОВДООН) и соблюдаются на основе применения согласованных процедур.

Судно: во внутреннем судоходстве этот термин включает также малые суда, паромы и плавучие средства.

Асинхронное сообщение означает сообщение, которое может быть передано отправителем без четко выраженной потребности в ожидании обработки этого сообщения получателем. Получатель принимает решение о том, когда должна быть произведена обработка этого сообщения.

3. Нормативные ссылки

- Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб ПМАКС, 2002 год (Руководящие принципы РИС 2002 года);
- Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб, Резолюция ЕЭК ООН №57, TRANS/SC.3/165;
- Справочник по обмену внешнеторговыми данными Организации Объединенных Наций (СОВДООН) для ЭДИФАКТ:
 - Часть 1: Введение
 - Часть 2: Унифицированные правила поведения для обмена торговыми данными с помощью средств телесвязи (ПОДООН)

- Часть 3: Термины и определения
Глоссарий ЭДИФАКТ ООН
- Часть 4: Правила ООН для ЭДИФАКТ
 - Глава 1: Введение
 - Глава 2: Общая информация
 - 2.1 Составление стандартных сообщений ООН (ССООН)
 - 2.2 Правила синтаксиса прикладного уровня ЭДИФАКТ ООН (ISO 9735-1)
 - 2.3 Руководство по применению синтаксиса ЭДИФАКТ ООН
 - 2.4 Руководство по составлению сообщений ЭДИФАКТ ООН
 - 2.5 Вариант/процедуры выпуска справочника ЭДИФАКТ ООН
 - 2.6 Общее описание ССООН
- Часть 5: Параметры ССООН
 - Глава 1: Введение
 - Глава 2: Справочник типов сообщений EDMD (издание 98.B, содержащее постоянную информацию и рекомендованное ИМО)
 - Глава 3: Справочник сегментов EDSB
 - Глава 4: Справочник сложных элементов данных EDCD
 - Глава 5: Справочник элементов данных EDED
 - Глава 6: Сводный перечень кодов (ПКООН)
- ЕЭК ООН: Справочник элементов внешнеторговых данных СЭВДООН
 - Том I: Стандартные элементы данных (ISO 7372)
 - Том II: Перечень кодов пользователя
 - Том III: Компендиум рекомендаций по облегчению процедур торговли:
 - Рек. 3: Код для представления названий стран
 - Рек. 5: Сокращения ИНКОТЕРМС
 - Рек. 7: Представление в цифровой форме дат, времени и периодов
 - Рек. 10: Оознавательные коды судов
 - Рек. 16: ЛОКОД ООН - код для торговых и транспортных пунктов
 - Рек. 19: Коды видов транспорта
 - Рек. 20: Коды для единиц измерения, используемых в международной торговле
 - Рек. 25: Использование ЭДИФАКТ ООН
 - Рек. 26, приложение : Типовое соглашение об обмене для международного коммерческого использования электронного обмена данными
 - Рек. 28: Коды типов транспортных средств
- Сценарий сообщений об опасных грузах PROTECT, вариант 1.0, январь 1999 года
- Компендиум ИМО по упрощению процедур и электронному бизнесу "Электронный обмен данными (ЭОД) для очистки от таможенных формальностей при входе судна в порт", издание 2001 года, FAL.5/Circ.15
- Конвенция ИМО по облегчению международного морского судоходства (ФАЛ) от 1965 года с поправками.

Нормативные ссылки на классификации (коды) приведены в приложении 4.

4. Процедуры обмена сообщениями

4.1 Передача сообщений с судна в администрацию

- 1) Сообщения, передаваемые с судна в администрацию, состоят главным образом из:
 1. транспортных уведомлений о рейсах груженых или порожних судов в зоне юрисдикции администрации, когда это применимо,
 2. уведомления о прибытии и извещений о местонахождении в шлюзах, у мостов, в пунктах передачи сообщений транспортных центров.
- 2) Сообщения, передаваемые с судна в администрацию, не ограничиваются информацией, направляемой в администрацию непосредственно с судна. Все сообщения, касающиеся судна и направляемые с судна или от имени судна, считаются передаваемыми с судна в администрацию, даже если они направляются грузоотправителями на берег.
- 3) Если для входа в зону юрисдикции необходимо разрешение, то соответствующее уведомление направляется уже в начале рейса в администрацию, а также при входе в эту зону.

4.1.1 Транспортное уведомление

- 1) Транспортное уведомление используется для информирования администраций о намерении совершить конкретный рейс на конкретном судне либо с перевозкой конкретного груза, либо порожняком.
- 2) Транспортное уведомление может направляться судоводителем либо грузоотправителем от лица судоводителя.
- 3) Транспортные уведомления должны направляться до начала рейса, перед входом в зону юрисдикции администрации и после каждого значительного изменения данных о рейсе, например о численности экипажа на борту либо о количестве барж в составе. Если для осуществления (части) рейса судну требуется соответствующее разрешение, то компетентная администрация водного пути должна после обработки уведомления подтвердить его получение. Это может свидетельствовать о предоставлении разрешения или об отказе.
- 4) Обмен транспортными уведомлениями должен осуществляться асинхронно, но в краткие сроки.
- 5) Каждая администрация должна принимать сообщения, отправляемые по электронной почте, в соответствии с описанием сообщения непосредственно в виде обычного текста либо (что предпочтительнее) в виде приложения к электронному документу. Доступ к почтовому ящику должен обеспечиваться непосредственно по телефону общего пользования (PSTN) и косвенно через Интернет.
- 6) Любая администрация может согласиться с использованием других дополнительных средств передачи сообщения. В тех случаях, когда уведомления представляются традиционным способом (например, в бумажном формате, факсом, ОБЧ) и затем

обрабатываются электронными средствами, информация должна предоставляться таким образом, чтобы операторы транспортного центра, шлюза или моста могли ввести ее в электронную систему.

4.1.2 Уведомление о прибытии и извещение о местоположении

1) Уведомление о прибытии должно использоваться для информирования местных операторов водного пути, например операторов шлюзов, мостов, транспортных центров, работников портов и доков, о предстоящем прибытии судна. Уведомления о прибытии должны направляться перед прибытием судна в шлюз, к мосту или в порт.

2) Извещения о местонахождении должны отправляться в определенных пунктах передачи сообщений на водном пути.

3) Уведомления о прибытии и извещения о местонахождении могут быть получены несколькими способами посредством как активных, так и пассивных действий ^{4/}:

1. Визуальным/ручным способом

Традиционно для уведомления о прибытии судна используется визуальный способ. Точное время прибытия в конкретный пункт принимается к сведению и в некоторых случаях ручным способом заносится в компьютерную систему.

2. По радио на ОВЧ

Судно может информировать оператора шлюза или моста о своем присутствии при помощи ОВЧ. В этом случае может использоваться код Автоматической системы идентификации отправителя сообщения (АТИС) для идентификации прибывающего судна и занесения его в компьютерную систему шлюза с целью включения в очередь судов, ожидающих прохода через шлюз. Тем не менее и в этом случае необходим визуальный или радиолокационный контроль со стороны оператора шлюза для недопущения самостоятельного и преждевременного входа судна в шлюз без соблюдения очередности.

3. При помощи транспондеров (Автоматическая идентификационная система (АИС))

Поскольку транспондеры используются все чаще, они служат, по-видимому, идеальным средством уведомления о прибытии судна. Кроме того, они способны передавать дополнительную информацию, например о наличии на борту судна опасного груза ^{5/}.

^{4/} Эти и другие извещения о прибытии и местонахождении в данном стандарте не указаны.

^{5/} Определение должно быть приведено в Стандарте наблюдения и слежения за судами внутреннего судоходства.

4.2 Передача сообщений между администрациями

- 1) Сообщения, передаваемые между администрациями, состоят главным образом из транспортных уведомлений о судах, которые либо перевозят грузы, либо следуют порожняком из одной зоны юрисдикции в другую.
- 2) Сообщение должно направляться соседней администрации, если судно проходит через взаимно согласованный пункт судоходного канала.
- 3) Все сообщения должны направляться асинхронно, но в течение непродолжительного периода времени. Администрации, направляющей сообщение, разрешается требовать подтверждения его получения от администрации, которой это сообщение было отправлено.
- 4) Каждая администрация должна принимать сообщения, направляемые по электронной почте, в соответствии с описанием сообщения непосредственно в виде обычного текста либо (что предпочтительнее) в виде приложения к электронному документу. Доступ к почтовому ящику должен обеспечиваться непосредственно по телефону общего пользования (PSTN) и/или косвенно через Интернет. Администрации могут согласиться с использованием других дополнительных средств передачи сообщения, например на основе прямой связи между системами. Эти требования применимы также к администрациям портов, принимающим участие в функционировании такой службы.
- 5) Если орган, отвечающий за эксплуатацию водного пути, намерен отправить сообщение, передаваемое с судна в администрацию, в государственный порт или терминал, то судоводитель либо грузоотправитель должен четко предусмотреть такую возможность в первоначальном транспортном уведомлении.

4.3 Передача сообщений из администрации на судно

- 1) Сообщения, передаваемые из администрации на судно, состоят главным образом из подтверждений передававшихся ранее уведомлений о перевозке в рамках зоны юрисдикции данной администрации и ответов на них.
- 2) Сообщения, передаваемые из администрации на судно, могут также включать такую информацию о фарватере, как предупреждения для судоводителей и гидрометеорологические сведения. Информация данного типа в этом стандарте не рассматривается ^{6/}.
- 3) Все сообщения должны передаваться асинхронно, но в течение непродолжительного промежутка времени.

^{6/} Порядок включения предупреждений для судоводителей в электронные судовые сообщения регулируется в стандартах предупреждения судоводителей непосредственно в соответствии с системой ECDIS для внутреннего судоходства.

4) Любой отправитель уведомления (судоводитель или грузоотправитель), который принимает участие в обеспечении системы передачи электронных сообщений, должен иметь доступ к персональному почтовому ящику электронной почты, с тем чтобы он мог получать сообщения, направляемые администрацией по электронной почте в соответствии с описанием сообщения, в виде обычного текста либо (что предпочтительнее) в виде приложения к электронному документу. Такой удобный почтовый ящик должен быть постоянно и непрерывно доступен для всех сторон с учетом соответствующих затрат, эксплуатационной надежности и потребностей.

5) Администрации не должны направлять сообщения, которые не соответствуют опубликованным стандартам. Администрации могут создавать и направлять нестандартные сообщения только с конкретной целью, обусловленной особым сочетанием прикладных задач.

5. Службы и функции РИС, подлежащие поддержке

1) Нижеследующие службы определены в качестве требующих поддержки на основе передачи электронных судовых сообщений^{7/}:

1. Управление движением (стратегическая информация о движении, управление шлюзами и мостами)
2. Ликвидация последствий катастроф
3. Управление транспортом (управление портами и терминалами, управление флотом и грузами)
4. Статистика
5. Расходы на инфраструктуру водных путей
6. Контроль за границами
7. Таможенные службы.

Элементы данных, подлежащие использованию в рамках различных служб, указаны в приложении 1 с некоторыми дополнительными определениями.

6. Сообщения ЭДИФАКТ

1) При передаче электронных судовых сообщений обмен информацией осуществляется на основе этих сообщений.

2) В настоящее время используется стандарт сообщения ЭДИФАКТ ООН, предусматривающий синтаксические правила, касающиеся структуры сообщения (ISO 9735-1). Недавно был разработан конкурентоспособный синтаксис XML, имеющий гибкий характер и независимый от формата данных. В рамках как ЭДИФАКТ, так и XML используются одинаковые структуры данных и таблицы кодов. Сообщения XML являются более объемными, чем сообщения ЭДИФАКТ. Поскольку Организация Объединенных Наций находится лишь на полпути к разработке сообщений XML, в настоящем стандарте рассматриваются только аспекты ЭДИФАКТ.

^{7/} См. Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб, глава 4.5, Резолюция №.57 ЕЭК ООН, TRANS/SC.3/165.

3) Международным форматом передачи электронных сообщений (ERI) для уведомления об опасных грузах служит "Международное уведомление об отправке и перевозке опасных грузов (IFTDGN)" ЭДИФАКТ ООН. На основе сообщения IFTDGN портовые администрации Антверпена, Бремена, Феликстоу, Гамбурга, Гавра и Роттердама составили сообщение PROTECT. При помощи формата PROTECT было получено уведомление ERI для внутреннего судоходства. Эта процедура обеспечивает соответствие в вопросах перевозок опасных и загрязняющих грузов между морским и внутренним судоходством.

4) Некоторые отклонения от сообщения IFTDGN позволили расширить формат ERI для передачи уведомлений о неопасных грузах. Это позволяет объединять все данные о перевозке либо уведомления о рейсе (сведения о рейсе, касающиеся судна и груза) в одно сообщение.

5) В настоящем стандарте были использованы следующие обозначения:

ПРОПИСНЫЕ БУКВЫ: Первоначальное сообщение ЭДИФАКТ

ПРОПИСНЫЕ БУКВЫ, ВЫДЕЛЕННЫЕ ЖИРНЫМ ШРИФТОМ:

Сообщение ERI, составленное на основе сообщения ЭДИФАКТ

6) Структура сообщения ERI приведена на разветвляющейся диаграмме в **Приложении 2**.

7) При передаче электронных сообщений о судах во внутреннем судоходстве должны использоваться нижеследующие форматы:

- **ERINOT** означает "уведомление ERI ", составленное на основе сообщения IFTDGN 98B и сообщения PROTECT 1.0, следующих **типов**:
 - транспортное уведомление администрации с судна (идентификатор "VES"), направляемое с судна на берег;
 - транспортное уведомление администрации перевозчиком ("CAR"), направляемое с берега на берег;
 - уведомление о проходе ("PAS"), направляемое одной администрацией другой администрации, а также следующих **функций** для указания ожидаемых сообщений:
 - новое сообщение (идентификатор "9");
 - изменение сообщения ("5");
 - аннулирование сообщения ("1").
- ERIRSP означает "ответное сообщение ERI", составленное на основе сообщения APERAK;
- PAXLST означает "сообщение со списком пассажиров", в котором используется бланк 6 ИМО-ФАЛ и включены пассажиры, члены экипажа и обслуживающий персонал;
- CUSCAR означает "сообщение с грузовой таможенной декларацией", в котором используется бланк 2 ИМО-ФАЛ и которое одобрено Группой G7 и Всемирной таможенной организацией;

- CUSDEC означает "сообщение с таможенной декларацией";
- IFTMIN означает "сообщение с инструкцией", направляемое оператором баржи судоводителю, со следующими функциями:
 - контейнерная перевозка;
 - перевозка в цистернах ^{8/}.

8) В приведенной ниже таблице определены виды использования сообщений:

Службы и функции РИС	Сообщения (и их типы) в процедурах		
	Судно-администрация	Администрация-судно	Администрация-администрация
Управление движением	ERINOT (VES) ERINOT (CAR)	ERIRSP Уведомления судоводителям	ERINOT (PAS)
Ликвидация последствий катастроф	ERINOT (VES) ERINOT (CAR) PAXLST	ERIRSP Уведомления судоводителям	ERINOT (PAS) PAXLST
Управление транспортом	ERINOT (VES) ERINOT (CAR) CUSCAR, CUSDEC	ERIRSP Уведомления судоводителям	ERINOT (PAS) CUSCAR, CUSDEC
Статистика	ERINOT (VES) ERINOT (CAR) PAXLST CUSCAR, CUSDEC		
Расходы на инфраструктуру водных путей	ERINOT (VES) ERINOT (CAR)	ERIRSP	
Контроль за границами	PAXLST	ERIRSP	PAXLST
Таможенные службы	CUSCAR, CUSDEC	ERIRSP	CUSCAR, CUSDEC

9) Процедура передачи сообщения во всех случаях должна начинаться с направления сообщения **ERINOT**, а также дополнительных данных при помощи сообщений PAXLST, CUSCAR и CUSDEC ^{9/} и со ссылкой на сообщение **ERINOT**.

10) Сообщения ЭДИФАКТ должны применяться без каких-либо изменений. Их определения приводятся в СОВДООН.

11) Описания сообщений **ERINOT** и **ERIRSP** содержатся в **приложении 3**.

^{8/} Эти положения предстоит разработать в рамках групп экспертов по контейнерным судам BICS и танкерным судам BICS.

^{9/} Руководство по конкретным видам применения этих трех сообщений во внутреннем судоходстве еще предстоит разработать.

7. Классификации и перечни кодов

1) В целях сокращения до минимума работы по толкованию сообщений, которую приходится проделывать их получателям, должны в максимально возможной степени использоваться классификации и перечни кодов.

2) Во избежание особой необходимости составления и ведения новых перечней кодов должны использоваться уже существующие коды.

3) В сообщениях, передаваемых во внутреннем судоходстве, должны использоваться следующие классификации:

- 1 Тип судна и состава
- 2 Официальный номер судна (OFS)
- 3 Идентификационный номер судна ИМО (ИМО)
- 4 Идентификационный номер судна ERI
- 5 Согласованная система описания и кодирования товаров, 2002 год (ГС, грузы)
- 6 Комбинированная номенклатура (КН, грузы)
- 7 Стандартная грузовая номенклатура для транспортной статистики/пересмотренный вариант (НСТ/Р) (грузы)^{10/}
- 8 Номер ООН опасного груза (UNDG)
- 9 Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)
- 10 Правила, касающиеся международной перевозки опасных грузов по Рейну (ППОГР)
- 11 Код страны и национальной принадлежности ООН
- 12 Код мест реализации процедур торговли и перевозки ООН
- 13 Код участка судоходного пути
- 14 Код терминала
- 15 Код размера и типа грузового контейнера
- 16 Идентификационный код контейнера
- 17 Код типа упаковки

4) Подробные сведения и замечания, касающиеся применения этих кодов во внутреннем судоходстве, изложены в **приложении 4**.

5) Коды типов транспортных средств в рамках внутреннего судоходства указаны в рекомендации № 28 ЕЭК ООН (**приложение 4.1**). Об использовании кодов типов составов и судов в сообщении ERINOT говорится в **приложении 4.2**, где соответствующие наименования приведены на четырех языках. Примеры сочетания отдельных элементов указанных выше кодов 11-14 приведены в **приложении 4.3**.

^{10/} Поскольку четырехзначные цифровые коды НСТ/Р, используемые в различных странах, несовместимы между собой, для описания груза настоятельно рекомендуется использовать общий код ГС Всемирной таможенной организации.

8. Конфиденциальность и защита информации

1) Компетентные органы должны принимать необходимые меры для защиты конфиденциальности, целостности и безопасности информации, направляемой им в соответствии с настоящим стандартом. Они должны использовать такую информацию только для целей предоставления предполагаемых услуг, например для ликвидации последствий катастроф, контроля за границами, таможенной очистки.

2) В отношении новых прикладных задач между всеми заинтересованными государственными органами и частными сторонами должны заключаться соглашения об обмене для обеспечения конфиденциальности на основе рекомендации № 26 ЕЭК ООН, содержащей общий пример "типового соглашения об обмене".

— — — — —