

Distr.: Restricted
21 January 2011
Russian
Original: Russian
English and Russian only

**Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту**

**Рабочая группа по унификации технических
предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях**

Тридцать восьмая сессия

Женева, 16–18 февраля 2011 года

Пункт 11 предварительной повестки дня

Прочие вопросы

**Предложение по разработке рекомендаций ЕЭК ООН,
касающихся идентификаторов морской подвижной
службы**

Представлено Российской Федерацией

Записка секретариата

Ниже прилагается предложение Российской Федерации по разработке Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) рекомендаций, касающихся, предоставленное в соответствии с решением пятьдесят третьей сессии Рабочей группы SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 31).

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях, возможно, пожелает обсудить целесообразность и, при необходимости, методику разработки подобных рекомендаций.

Предложение по разработке рекомендаций ЕЭК ООН, касающихся идентификаторов морской подвижной службы

1. На 53-й сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (4 – 6 ноября 2009 г.) в рамках пункта 10 повестки дня по «Введению общих принципов и технических требований для панъевропейской речной информационной службы», Российская Федерация предложила обсудить на общеевропейском уровне вопрос о разработке Рекомендаций по назначению идентификаторов морской подвижной службы для использования в судовых мобильных станциях (транспондерах) АИС на судах внутреннего плавания, не подпадающих под действие главы V Конвенции СОЛАС – 74. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях на своей 37-й сессии обратилась с просьбой к правительствам и Речным комиссиям представить свои предложения по данному вопросу к её 38-й сессии.

2. Ниже излагаются предложения Российской Федерации по определению общего подхода к назначению идентификатора морской подвижной службы (ИМПС) для судовых станций внутреннего плавания.

3. Необходимость назначения ИМПС для судовых станций внутреннего плавания уже нашла отражение в европейских нормативных документах по РИС и организации радиосвязи на внутренних водных путях. Эти документы представлены ниже в хронологическом порядке:

а) Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (Резолюция № 63, принятая Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 13 октября 2006 г. (ECE/TRANS/SC.3/176)):

2.3.6 Единый идентификатор

С целью обеспечить совместимость с морскими судами в качестве единого идентификатора станции (идентификатор радиоаппаратуры) применительно к приемопередатчикам АИС для внутреннего судоходства должен использоваться номер идентификатора морской подвижной службы (ИМПС).

б) Регламент (ЕС) № 415/2007 Европейской Комиссии от 13 марта 2007 г. в отношении технических характеристик систем обнаружения и отслеживания судов, который был принят во исполнение статьи 5 Директивы 2005/44/ЕС Европейского Парламента и Совета о гармонизированных Речных информационных службах (РИС) на внутренних водных путях Сообщества:

2.3.6 Единый идентификатор

С целью обеспечить совместимость с морскими судами в качестве единого идентификатора станции (идентификатор радиоаппаратуры) применительно к приемопередатчикам АИС для внутреннего судоходства должен использоваться номер идентификатора морской подвижной службы (ИМПС).

в) Региональное соглашение в отношении Радиотелефонной службы на внутренних водных путях (Базель, 6 апреля 2000 г., версия от 18 сентября 2007):

Приложение 6. База данных для опознавания судов

1. Общие положения

База данных опознавания судов постоянно разрабатывается и обновляется. Она содержит все позывные судов, названия судов, коды ATIS и ИМПС стран, подписавших "Региональное соглашение в отношении Радиотелефонной Службы на внутренних водных путях"[...].

Формат базы данных должен быть, как показано ниже:

Столбец 1: позывной судна, максимум 10 знаков
 Столбец 2: название судна, максимум 50 знаков
 Столбец 3: Код ATIS судна, максимум 10 знаков
 Столбец 4: Код ИМПС судна, максимум 9 знаков

Пример:

Позывной	Название судна	Код ATIS	Код ИМПС
OS2000	TWEEDUIZEND	9205192000	205200000
OS2001	INKA	9205192001	205200100
OS2003	ONDIN 3	9205192003	205200300

4. Таким образом, необходимость назначения ИМПС для судовых станций внутреннего плавания признана на общеевропейском уровне. Принципиально важным моментом в вышеуказанных документах, перечисленных к пунктам 3 а) и 3 б), является возможность присвоения ИМПС не для судна в целом, а для радиоаппаратуры, в данном случае – мобильной станции АИС. Это открывает путь к решению вопроса присвоения ИМПС даже в тех случаях, когда национальное законодательство не предусматривает присвоение ИМПС для судов внутреннего плавания.

5. Следует отметить, что в России такой подход «де-факто» работает. В период 2009-2010 г.г. для 22-х единиц технического флота внутреннего плавания ГБУ «Волго-Балт» в установленном порядке были получены ИМПС для судовых мобильных станций АИС с дальнейшим внесением изменений в судовые документы.

6. По мнению Российской Федерации, при разработке Рекомендаций ЕЭК ООН по назначению ИМПС для судовых станций внутреннего плавания целесообразно использовать следующий общий подход:

а) Признать необходимым и рекомендовать компетентным Администрациям распространить на суда внутреннего плавания положения Раздела VI Статьи 19 Регламента радиосвязи (Том 1 изд.2008 г.) в части назначения Идентификатора морской подвижной службы;

б) При установке на судно внутреннего плавания оборудования АИС в судовое свидетельство, определенное национальными или согласованными на Европейском уровне нормативными документами, должен быть внесен ИМПС.

с) С учетом класса конкретного судна ИМПС может быть назначен как идентификатор станции или как идентификатор радиоаппаратуры – судовой станции АИС.

7. Данные предложения призваны унифицировать и закрепить на общеевропейском уровне предлагаемый подход к назначению ИМПС для судов внутреннего плавания.