



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2003/10  
11 March 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**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  
(Двадцать шестая сессия, 3-5 июня 2003 года)

**ЕДИНООБРАЗНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ  
ПО ЕВРОПЕЙСКИМ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ**

На своей двадцать четвертой сессии Рабочая группа была проинформирована о том, что недавно в секретариат была передана подготовленная на английском языке Международной ассоциацией маячных служб (МАМС) Рекомендация о службах управления движением судов. Рабочая группа поручила секретариату обеспечить перевод этой рекомендации на другие рабочие языки ЕЭК ООН и издать ее в качестве официального документа для рассмотрения на двадцать шестой сессии.

Ниже приводится текст Рекомендации V-120 МАМС.

## **РЕКОМЕНДАЦИЯ МАМС О СЛУЖБАХ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СУДОВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ**

### **СОВЕТ**

**НАПОМИНАЯ** о том, что одной из целей Ассоциации является содействие безопасному, рентабельному и эффективному движению судов, а также обеспечение защиты окружающей среды путем совершенствования и унификации средств навигационной поддержки и систем управления движением судов в глобальном масштабе;

**ПРИНИМАЯ К СВЕДЕНИЮ** Предписание V/8-2 по Конвенции СОЛАС 1974 года с внесенными в нее поправками в отношении служб движения судов и смежную резолюцию А.857 (20) Ассамблеи ИМО - Руководство для служб движения судов;

**ПРИНИМАЯ ТАКЖЕ К СВЕДЕНИЮ** возлагаемую на правительства ответственность за обеспечение безопасности судоходства и защиту экологии на внутренних водных путях, подпадающих под их юрисдикцию, и то обстоятельство, что в целях решения этих вопросов рядом правительств были запрошены руководящие указания в отношении служб движения судов на внутренних водных путях;

**УЧИТЫВАЯ** факт внедрения в различных зонах служб движения судов, которые весьма способствовали обеспечению безопасности судоходства и позволили повысить плотность судопотока и эффективность мер по охране окружающей среды;

**УЧИТЫВАЯ ТАКЖЕ** использование служб движения судов на внутренних водных путях и все более частое пользование их услугами судами, к которым не применимы положения Конвенции СОЛАС, причем в их случае не вполне применимы и руководящие положения ИМО;

**ПРИЗНАВАЯ**, что

1. в целом использование на внутренних водных путях служб движения судов, различающихся по своим особенностям, может создавать сложности для судоводителей всех судов, совершающих переход из одной зоны действия службы движения судов в другую; и
2. в частности, использование на внутренних водных путях служб движения судов, отличающихся от служб движения судов в прибрежных зонах, на подходах к портам и в

акваториях портов, может создавать дополнительные сложности для судоводителей морских судов, осуществляющих плавание по внутренним водным путям;

**ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ**, что унификация процедур создания и порядка функционирования служб движения судов на внутренних водных путях на основе международных руководящих положений, которые, в той мере, в какой это практически возможно, согласуются с руководящими положениями ИМО, способствовала бы повышению безопасности и эффективности движения судов и защите окружающей среды;

**РАССМОТРЕВ** предложения Комитета СДС по руководству для служб движения судов на внутренних водных путях;

**ПРИНИМАЕТ** "Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях", фигурирующие в приложении к настоящей рекомендации;

**РЕКОМЕНДУЕТ:**

1. администрациям, компетентным властям и властям СДС принимать эти руководящие положения во внимание при организации, внедрении и эксплуатации служб движения судов на внутренних водных путях, когда применение положений Руководства, фигурирующего в Резолюции А.857 (20) ИМО, не представляется уместным;
2. поощрять судоводителей судов, осуществляющих плавание по внутренним водным путям, на которых функционируют службы движения судов, пользоваться предоставляемыми ими услугами.

Приложение

**РУКОВОДСТВО И КРИТЕРИИ ДЛЯ СЛУЖБ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ  
НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ**

**1. ВВЕДЕНИЕ**

- 1.1** Настоящее Руководство несовместимо с предписанием V/8-2 СОЛАС и Резолюцией А.857 (20) Ассамблеи ИМО, и в нем 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** В основу настоящего Руководства положена главным образом Резолюция А.857 (20) ИМО с изменениями, внесенными только в те аспекты, которые необходимы для обеспечения их применимости на внутренних водных путях.
- 1.3** Администрациям надлежит учитывать настоящее Руководство при организации, внедрении и эксплуатации служб движения судов на внутренних водных путях.
- 1.4** Настоящим Руководством следует пользоваться в комплексе с *Руководством МАМС для СДС* и другими рекомендациями МАМС по СДС. Однако необходимо проводить тщательную оценку на предмет установления элементов, которые актуальны и применимы для использования в отношении СДС на внутренних водных путях.

**2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ**

- 2.1** В связи со службами движения судов на внутренних водных путях используются следующие термины:
- .1** *Служба движения судов (СДС)* - это служба, работающая под управлением компетентных властей, созданная для повышения безопасности и эффективности движения судов, а также для защиты окружающей среды. Служба должна иметь возможность взаимодействовать с движущимися судами и быть в состоянии реагировать на ситуации, складывающиеся в зоне СДС.
- .2** *Компетентные власти* - это органы, на которые правительством полностью или частично возложена ответственность за безопасность, в том числе

экологическую безопасность, а также за эффективность движения судов и защиту окружающей среды.

- .3 *Власти СДС* - это органы, несущие ответственность за управление, функционирование и координацию СДС, за взаимодействие с судами, пользующимися услугами СДС, и за безопасное и эффективное предоставление услуг.
- .4 *Зона СДС* - это четко определенная, официально объявленная зона обслуживания СДС. Зона СДС может быть подразделена на участки или секторы.
- .5 *Центр СДС* - это центр, из которого осуществляется управление работой СДС. Каждый участок СДС может иметь собственный отдельный центр.
- .6 *Оператор СДС* - это подбираемое компетентным органом лицо соответствующей квалификации, которое выполняет одну или более функций, связанных с предоставлением услуг СДС.
- .7 *График движения для СДС* - это согласованный на взаимной основе между органом СДС и судоводителем график движения судна в зоне СДС.
- .8 *Картина движения, составляемая в СДС* - это общая схема размещения и движения судов в зоне СДС.
- .9 *Услуги СДС* - СДС должны по меньшей мере обеспечивать услуги по выдаче информации и могут также предоставлять такие услуги, как услуги по оказанию помощи в судовождении или услуги по организации движения судов, либо и те и другие, которые определяются следующим образом:
  - .1 *Услуги по выдаче информации* - это услуги по обеспечению своевременного наличия важной информации для принятия навигационных решений на борту судна.
  - .2 *Услуги по оказанию помощи в судовождении* - это услуги по оказанию помощи в принятии навигационных решений на борту судна и по осуществлению контроля за соответствующими результатами.
  - .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.

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

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

**.12** *Внутренние водные пути* - водные пути, ведущие по направлению к береговой исходной линии, установленной 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 регулирования их движения, стратегического планирования перемещений судов, а также предоставления навигационных данных и оказания помощи в судовождении. Использование СДС также может способствовать снижению риска загрязнения 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 в зоне СДС, а также от объемов и характера движения судов, как это оговорено в пункте 3.2 настоящего Руководства.

- 3.1.4** Международной морской организацией (ИМО) были разработаны руководящие положения в отношении СДС (А.857(20)), которые можно использовать при организации и внедрении СДС. Однако эти руководящие положения распространяются только на суда морского плавания, которые должны отвечать требованиям Конвенции СОЛАС ("морские" суда), и касаются лишь СДС в прибрежных зонах, на подходах к портам и в акваториях портов ("морские" СДС).
- 3.1.5** СДС используются также на внутренних водных путях, причем не только на подходах к портам и в акваториях портов, но и в материковой части. Во всех этих зонах эксплуатируются также неморские суда. Для достижения целей СДС на указанных водных путях такие суда также должны иметь возможность пользоваться, при желании, услугами СДС. Руководство ИМО для СДС не во всех случаях полностью применимо в отношении этих водных путей и судов. Например, используются другие средства связи между СДС и судами, поскольку не все суда внутреннего плавания оснащены средствами связи, предписанными для морских судов в главе IV Конвенции СОЛАС.
- 3.1.6** Юрисдикция ИМО не распространяется на неморские суда и внутренние водные пути. Некоторые компетентные власти и власти СДС, отвечающие за внутренние водные пути, не принимают участия в деятельности ИМО и, следовательно, могут быть незнакомы с руководящими положениями этой Организации. При организации и внедрении на внутренних водных путях СДС, отвечающих потребностям судов внутреннего плавания, создаваемые в итоге "материковые" СДС могут существенно отличаться от морских СДС.
- 3.1.7** 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 судоводителям морских судов, осуществляющих плавание по внутренним водным путям, эти международные руководящие положения должны применяться в глобальном масштабе, должны в как можно большей степени согласовываться 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 компетентные власти 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 власти должны:

- .1** обеспечить наличие юридической основы для функционирования СДС и гарантировать функционирование СДС в соответствии со всеми применимыми правовыми положениями;
- .2** обеспечить установление целей СДС;
- .3** обеспечить назначение властей СДС и наделение их законными полномочиями;
- .4** обеспечить четкое определение пределов зоны охвата и объявление ее зоной СДС; в соответствующих случаях эта зона может быть подразделена на участки или секторы;
- .5** определить тип услуг и уровень, на котором они должны предоставляться, с учетом целей СДС;
- .6** установить соответствующие стандарты для вспомогательной аппаратуры;
- .7** обеспечить, чтобы власти СДС имели в своем распоряжении аппаратуру и средства, необходимые для эффективного достижения целей СДС;
- .8** обеспечить, чтобы власти СДС имели в своем распоряжении достаточный персонал, обладающий соответствующей квалификацией и надлежащей подготовкой, а также способный выполнять поставленные задачи с учетом типа и уровня тех услуг, которые должны предоставляться;

- .9 установить соответствующие требования в отношении квалификации и подготовки операторов СДС с учетом типа и уровня тех услуг, которые должны предоставляться;
- .10 обеспечить наличие положений в отношении подготовки операторов СДС;
- .11 ориентировать власти СДС на эксплуатацию СДС согласно соответствующим решениям и руководящим положениям;
- .12 выработать стратегию в отношении нарушений регламентирующих требований СДС и обеспечить соответствие этой стратегии всем применимым правовым положениям. В этой стратегии должны быть учтены последствия технических сбоев, причем должное внимание должно уделяться чрезвычайным ситуациям, к которым они могут привести.

**3.2.3** В процессе эксплуатации СДС власти СДС должны:

- .1 обеспечивать выполнение целей, поставленных перед СДС;
- .2 обеспечивать соблюдение стандартов, установленных компетентными властями в отношении уровня предоставляемых услуг, квалификации операторов, а также аппаратуры;
- .3 обеспечивать эксплуатацию СДС согласно соответствующим решениям и руководящим положениям;
- .4 обеспечивать в соответствующих случаях и если это целесообразно согласование работы СДС с деятельностью служб связи и маршрутирования, навигационной поддержки, лоцманской проводки и грузовой службы порта;
- .5 предусматривать в соответствующих случаях и если это целесообразно возможность участия лоцмана в качестве как пользователя, так и источника информации;
- .6 обеспечить несение постоянной вахты на установленных каналах связи и, в соответствующих случаях и если это целесообразно, наличие в рабочую смену СДС всех опубликованных служебных инструкций;

.7 обеспечить установление рабочих процедур применительно к штатным и чрезвычайным ситуациям;

.8 своевременным образом предоставлять судоводителю полную информацию о предписаниях и процедурах, которым надлежит следовать в зоне СДС. Такая информация должна включать категории судов, которым 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 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 документах.

**3.2.4** Весьма важным является вопрос об ответственности в связи с аварией в результате выполнения указаний СДС, и он должен решаться в каждом конкретном случае в соответствии с национальным законодательством. Следовательно, властям СДС надлежит учитывать правовые последствия, которые влечет за собой судоходная авария, произошедшая, возможно, из-за недостаточной компетентности операторов СДС.

### **3.3 Услуги СДС**

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

**3.3.1** *Услуги по выдаче информации* предоставляются посредством широковещательных радиопередач в определенное время и через установленные промежутки или по усмотрению СДС либо по запросу с судна; информация может включать, например, сообщения относительно местоположения, опознавательные данные и указание намерений других движущихся судов; данные об обстановке в фарватере, о метеорологической обстановке, о факторах опасности или любых других факторах, которые могут затруднить проход судна.

**3.3.2** *Услуги по оказанию помощи в судовождении* предназначены для информирования судоводителя о сложной навигационной или метеорологической обстановке или для оказания ему помощи в случае

неисправностей или поломок. Эти услуги предоставляются по запросу с судна или по усмотрению СДС.

**3.3.3** *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 на основе разрешений на движение или графиков движения для СДС, либо и тех и других, действующей в отношении установления очередности движения, выделения судоходного пространства, обязательного сообщения о перемещениях в зоне СДС, распределения по маршрутам, ограничения скорости движения или принятия других соответствующих мер, которые, по мнению властей СДС, являются необходимыми.

**3.4.4** В тех случаях, когда СДС уполномочена давать указания судам, эти указания должны быть ориентированы исключительно на результат, а подробные аспекты практического осуществления, такие, как курс движения или маневры при помощи машины, 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 движения и, когда это применимо, не нарушали устоявшихся взаимоотношений между судоводителем и лоцманом.

**3.3.5** 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 где они подходят к узким участкам, вблизи точек соединения путей или пересечения движения судов. Центры СДС в зоне или секторе должны иметь позывной сигнал. Границы должны быть указаны в соответствующих документах.

#### **3.4** **Связь и сообщения**

**3.4.1** Связь между центром СДС и судном, пользующимся услугами СДС, либо между судами, пользующимися услугами СДС, должна ограничиваться информацией, необходимой для достижения 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, определяемый властями СДС.

**3.4.2** Из любого сообщения СДС для 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 ситуации движения судов, складывающиеся в зоне обслуживания. Эта картина движения позволяет оператору СДС оценивать ситуации и принимать соответствующие решения. Для составления картины движения требуется осуществлять сбор данных, к числу которых относятся:

- .1 данные о ситуации в фарватере, например о метеорологической, гидрографической и гидрологической обстановке и о рабочем состоянии навигационного оборудования;
- .2 данные о ситуации движения судов, например о местоположении судов, их передвижениях, опознавательные данные, данные о намерениях в отношении маневров, о пункте назначения и пути следования и т.д.;
- .3 данные о судах в соответствии с требованиями в отношении 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 движения судов, складывающиеся в зоне СДС, и принятия решений в отношении надлежащих мер полученные данные должны подвергаться обработке и оценке.

Выводы, составленные на основе оценки, должны сообщаться на суда, пользующиеся услугами СДС. Следует проводить разграничение между передачей навигационных данных, представляющих собой информацию на базе показаний датчиков СДС и отражающих картину движения, и рекомендацией по судовождению, в которой находит отражение мнение специалиста.

### **3.5.3 Рабочие процедуры**

Что касается рабочих процедур, то должно проводиться разграничение 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 разграничение 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 составной

частью регулярных тренировочных занятий. Должен осуществляться контроль за соблюдением процедур.

#### **3.5.4 База данных**

Для целей обеспечения функционирования службы власти СДС должны 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.

### **3.7 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. В случае, когда требование в отношении обязательного пользования услугами СДС не предъявляется, судам всех типов должно разрешаться и рекомендоваться прибегать к ним.

**3.6.2** Решения, касающиеся непосредственно судовождения и маневрирования конкретного судна, остаются за судоводителем судна. Ни график движения для СДС, ни запрашиваемые или согласованные изменения к графику движения не могут заменять решение судоводителя в отношении судовождения и маневрирования судна.

**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 составлен в сотрудничестве 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 публикации с подробным изложением действующих правил и предписаний в отношении опознавания, передачи сообщений и/или поведения в каждой зоне СДС, куда судну предстоит зайти по пути 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 властях.

##### **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 судами, пользующимися услугами СДС, 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:

- .1** высокая плотность движения;
- .2** движение судов, перевозящих опасные грузы;

- .3 нечеткие и сложные схемы движения судов;
- .4 сложные гидрографические, гидрологические и метеорологические условия;
- .5 блуждающие отмели и другие местные навигационные опасности;
- .6 экологические факторы;
- .7 взаимные помехи, создаваемые движением судов и другими видами деятельности в зоне водного пути;
- .8 повышенная аварийность в зоне, приходящаяся на конкретный период;
- .9 наличие или организация служб движения судов в прилегающих водах и необходимость, в соответствующих случаях, взаимодействия между соседними государствами;
- .10 узкий фарватер, расположение порта, наличие мостов, шлюзов, излучин и аналогичных участков, ограничивающих свободное продвижение судов;
- .11 внесенные или намечаемые изменения в схемах движения судов в зоне водного пути.

**4.2.3** При последующем принятии решения о создании СДС соответствующие или компетентные власти должны также принять во внимание обязанности, изложенные в пункте 2.2 настоящего Руководства, а также наличие требуемой техники и опыта.

#### **4.3 Дополнительные руководящие положения в отношении служб движения судов**

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

**4.3.2** Для получения дополнительной информации и в связи с вопросами практической применимости следует также обращаться к следующим справочным документам:

- .1 *Руководство МАМС для служб движения судов*
- .2 Глобальное руководство МАМС/ИМПА/МАПГ для СДС
- .3 Рекомендации МАМС в отношении СДС

-----