



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

Сорок четвертая сессия

Женева, 12–14 февраля 2014 года

Пункт 8 с) предварительной повестки дня

**Введение общих принципов и технических требований
для Общевропейской речной информационной службы (РИС):**

**Международный стандарт для систем обнаружения
и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)
(Резолюция № 63)**

Проект пересмотренного Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (Резолюция № 63)

**Передано Российской Федерацией, Словакией, Швейцарией,
Центральной комиссией судоходства по Рейну
и Председателем Группы экспертов по VTT¹**

I. Мандат

1. На своей сорок второй сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) приняла к сведению предложения о поправках к Международному

¹ Настоящий документ представлен в контексте ожидаемых результатов/планируемой работы по пункту 1B h) подпрограммы 2:6 "Внутренний водный транспорт" плана работы на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/2012/12), принятого Комитетом по внутреннему водному транспорту 1 марта 2012 года (ECE/TRANS/224, пункт 94). В пункте 1B h) содержится мандат, касающийся применения и обновления таких резолюций об общих принципах и технических стандартах для Общевропейской технической службы, как резолюция № 63.



стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63), представленные Председателем Группы экспертов по VTT (ГЭ по VTT). Рабочая группа просила Председателя передать краткий пояснительный текст об основных изменениях, которые планируется внести в стандарт VTT, для содействия представлению замечаний по этому тексту. Она также поручила секретариату включить в вопросник к сорок третьей сессии SC.3/WP.3 просьбу к правительствам и речным комиссиям прокомментировать предлагаемый проект текста стандарта (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, пункты 50–53).

2. На своей сорок третьей сессии Рабочая группа рассмотрела проект пересмотренного стандарта VTT, подготовленный секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/14), и провела обмен мнениями по предложениям, внесенным Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) и Российской Федерацией в рамках неофициальных документов № 9 и 16 SC.3/WP.3 (2013 год). При этом Рабочая группа признала, что было бы целесообразнее включить в раздел 2.4.2.1 и главу 3 документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/14 дополнительную информацию в виде отдельных технических пояснений с соответствующими ссылками в резолюции № 63, так как эти части текста не являются техническими предписаниями (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, пункты 37–40).

3. В настоящем документе сведены воедино замечания относительно пересмотра стандарта VTT, поступившие от делегаций, и пояснительный текст, представленный Председателем Группы экспертов по VTT. Обновленное предложение о поправках к резолюции № 63 содержится в добавлении к настоящему документу.

4. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть обновленное предложение о поправках с надлежащим учетом позиций делегаций и дать секретариату дальнейшие указания относительно подготовки окончательного предложения к пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

II. Замечания по пересмотру Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (Резолюция № 63)

A. Российская Федерация

5. Российская Федерация обращает внимание на разночтения в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/5² в отношении использования АИС класса В (CS) на внутренних водных путях.

6. В разделе 2.3.4 "Технологическая платформа" использование АИС класса В (CS) признается невозможным. В главе 3 "Подвижные станции АИС класса В на внутренних водных путях" используется термин "АИС класса В" и делается ссылка на сопутствующий стандарт 62287IEC/МЭК, который включает в себя также и АИС класса В (CS).

² Документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/5 представляет собой прежний вариант документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/14, и положения, на которые ссылается Российская Федерация, по существу идентичны в обоих документах.

7. Для устранения указанных разночтений Российская Федерация предлагает дополнить пункт 3.1 главы 3 следующим абзацем (источник: ECE/TRANS/SC.3/2012/9):

"Использование станций АИС класса В (CS) должно быть ограничено прогулочными судами. Использование приемопередатчиков АИС класса В (SO) следует разрешить для таких конкретных видов судов определенной длины, как буксиры и вспомогательные суда. Национальные компетентные органы должны обеспечить контроль и целостность канала передачи данных АИС в диапазоне ОВЧ".

В. Словакия

8. В проекте раздела 2.3.2.1 указано, что код МЭО (т.е. стандартный код для электронных судовых сообщений) используется для обозначения типа судна или состава (для судов внутреннего плавания). Однако стандарт (технические спецификации) для ERI не содержит кода для определения типов судов или составов, а основывается на рекомендации № 28 ООН, которая регулируется и публикуется ЕЭК ООН³. В этой причине Словакия предлагает ссылаться на код ООН, а не на код МЭИ.

9. Таблица 2.15, касающаяся извещения об уровне воды:

а) параметр "код ООН для названия стран" на шестой строке: в описании делается ссылка на "код ООН для названия стран с использованием 2*6-битовых знаков в коде ASCII согласно спецификации МЭО". В спецификации МЭО не указаны собственные коды для названий стран МЭО, а используется рекомендация № 3 ООН⁴ (также стандарт 3166-1 ИСО). По этой причине Словакия предлагает ссылаться на "рекомендацию № 3 ООН" или "ISO 3166-1", а не на "спецификацию МЭО";

б) параметр "ИН водомерного поста" на седьмой строке: в описании (национальный индивидуальный ИН водомерного поста) указано, что для каждой страны он должен определяться МЭО. Из этого следует, что национальные ИН водомерных постов должны назначаться МЭО, а это не соответствует действительности, так как они назначаются компетентными национальными органами. В этой связи Словакия предлагает исключить или заменить данный текст.

10. Словакия поддерживает предложение Российской Федерации о включении в пункт 3.1 главы 3 следующего текста:

"Использование станций АИС класса В (CS) должно быть ограничено прогулочными судами. Использование приемопередатчиков АИС класса В (SO) следует разрешить для таких конкретных типов судов определенной длины, как буксиры и вспомогательные суда. Национальные компетентные органы должны обеспечить контроль и целостность канала передачи данных АИС в диапазоне ОВЧ".

³ Делается ссылка на рекомендацию № 28 СЕФАКТ ООН "Коды типов транспортных средств" (документ TRADE/CEFACT/2001/23), принятую в 2001 году.

⁴ Делается ссылка на рекомендацию № 3 СЕФАКТ ООН "Код стран ИСО для представления названий стран" (документ ECE/TRADE/201), принятую в 1996 году.

С. Швейцария и ЦКСР

11. В настоящее время ЦКСР занимается введением обязательства, касающегося оборудования и использования приборов АИС для внутреннего судоходства. В текущем варианте проекта резолюции, которая по-прежнему находится на этапе рассмотрения, предусматривается, что все суда должны быть оснащены приборами АИС для внутреннего судоходства за исключением следующих судов:

- а) толкаемых составов и счаленных групп, кроме судов, которые обеспечивают основную тягу;
- б) малых судов, кроме судов органов контроля и судов, имеющих акт освидетельствования согласно Правилам освидетельствования судов на Рейне либо акт освидетельствования, который считается эквивалентным в соответствии с указанными правилами;
- в) толкаемых барж, не имеющих собственной силовой установки.

12. В отношении малых судов предполагается ввести следующие положения:

"Малые суда, использующие АИС, должны иметь только приборы АИС, соответствующие требованиям пункта 3 статьи 7.06 Правил освидетельствования судов на Рейне; приборы АИС класса А, обеспечивающие прием согласно типу в соответствии с требованиями ИМО, или приборы АИС класса В. Приборы класса В должны соответствовать требованиям рекомендации ИТУ-RM.1371, директивы 1999/5/ЕС (о радиооборудовании и телекоммуникационных терминалах) и международного стандарта IEC 62287 (включая контроль каналов ЦИВ). Прибор АИС должен находиться в хорошем эксплуатационном состоянии, и введенные в прибор АИС для внутреннего судоходства параметры в любой момент должны соответствовать действительным параметрам судна или состава".

13. В апреле 2013 года ЦКСР приняла пересмотренный вариант "Стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях". При его принятии ЦКСР сочла, что включать в данный стандарт главу 3 нецелесообразно. В пункте 3.1 не содержится никаких предписаний, которые соответствовали бы цели стандарта. Кроме того, в пункте 3.2 предусмотрены обязательства в отношении оборудования судов определенных типов, что выходит за рамки технического стандарта VTT. Это решение надлежит принимать нормативным органам, и на него не должен влиять данный стандарт. Например, малые суда, совершающие плавание по Рейну и имеющие акт освидетельствования согласно Правилам освидетельствования судов на Рейне, должны быть оснащены устройством АИС для внутреннего судоходства, а не устройством АИС класса В. В стандарт следует включить ссылки на рекомендацию Международного союза электросвязи (МСЭ), норму Международной электротехнической комиссии (МЭК) и директиву ЕС. В качестве альтернативы их можно было бы включить в проект статьи 4.07 ЕПСВВП.

14. Раздел 2.4.2.1 "Опорная точка для сообщаемого местонахождения и размеры судна или состава" был исключен из стандарта ЦКСР. ЦКСР считает, что в самом стандарте VTT данная информация приведена ошибочно. ЦКСР намерена включить эту информацию в издание 1.01 Технических разъяснений стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях ЦКСР и в издание 1.0 стандарта для испытания АИС на ВС, который должен быть пересмотрен на предмет включения в него положений о стандарте испытаний, касающихся фраз с цифровым интерфейсом.

15. Как государство – член ЦКСР Швейцария полностью присоединяется к разъяснениям, предоставленным секретариатом ЦКСР, и будет выполнять решения ЦКСР.

D. Председатель Группы экспертов по VTT

16. В ходе подготовки проекта пересмотренного варианта Стандарта VTT на внутренних водных путях были внесены следующие основные изменения:

- a) **справочная документация, стр. 9:** обновление справочной документации, используемой в стандартах;
- b) **раздел 1:**
 - i) обновление введения (стр. 14);
 - ii) замена фразы "судно/состав" на "судно и состав"
- c) **раздел 2:**
 - i) в разделе 2.2 содержится разъяснение, касающееся интервала между отчетами передачи информации (стр. 40);
 - ii) в раздел 2.3.1 включены технические указания, касающиеся АИС для внутреннего судоходства (стр. 35);
 - iii) запись "грузом/порожнем" перемещена из раздела 2.3.2.1 (статическая информация о судне) в раздел 2.3.2.3 (информация о судне, касающаяся рейса) (стр. 36–38);
 - iv) в разделе 2.3.2.4.1 (ETA к шлюзу/мосту/терминалу) приведено разъяснение, касающееся осадки (стр. 38);
 - v) в разделе 2.3.3 (интервал между отчетами передачи информации) приведены разъяснения, касающиеся режима работы, указанного в таблице 2.1 (стр. 41);
 - vi) в разделе 2.3.5 (совместимость с приемопередатчиками ИМО класса А) приведены разъяснения, касающиеся МКД и возможности управления каналами (стр. 42);
 - vii) в раздел 2.3.9 (утверждение типа) включен новый раздел с требованием об утверждении типа (стр. 44);
 - viii) в раздел 2.4.1 (сообщения 1, 2, 3) внесены поправки в соответствии с ITU-R M.1371-4 (стр. 47);
 - ix) в раздел 2.4.2 (сообщение 5) внесены поправки в соответствии с ITU-R M.1371-4 (стр. 47) и исключена сноска 2, касающаяся кода АТИС. Позывной указан и должен использоваться;
 - x) в раздел 2.4.2.1 включен новый рис., касающийся опорной точки для сообщаемого местонахождения (стр. 50);
 - xi) в раздел 2.4.3 (сообщение 23) внесены поправки в соответствии с ITU-R M.1371-4 (стр. 50);
 - xii) в разделе 2.4.4.2 (определение особых сообщений для внутреннего судоходства) приведены разъяснения, касающиеся:
 - значений по умолчанию, например ENI = 0 = ENI не присвоен = по умолчанию;

- фраз "Ship/combination" и "vessel/convoy" (судно/состав);
 - осадки.
- xiii) в разделе 2.4.4.2.6 (особое сообщение для внутреннего судоходства FI 24: уровень воды) в таблице 2.15, касающейся отчета об уровне воды, приведены разъяснения относительно использования битов.
- d) **раздел 3:** включена новая глава, касающаяся устройств АИС класса В (стр. 65);
- e) **приложение D:** приведены разъяснения относительно фраз с цифровым интерфейсом (стр. 76);
- f) **приложение E:** приведены разъяснения относительно кодов типа судов МЭО "Catamaran fast" (код 1920) (стр. 83).

17. Что касается процесса обновления стандарта VTT, то Председатель хотел бы отметить нижеследующее.

18. Обновление стандарта VTT было инициировано Европейской комиссией в соответствии с регламентом 689/2012 ЕС. ГЭ по VTT разработала обновленный вариант стандарта VTT и направила его ЦКСР и ЕЭК ООН. В проекте обновленного стандарта отражены все изменения, связанные с осуществлением регламента 689/2012 ЕС, а также такие другие технические аспекты, как обновление ссылок на другие стандарты, включение определения опорной точки для сообщаемого местонахождения и включение новой главы, касающейся устройств АИС класса А для внутреннего судоходства.

19. ЦКСР обновила свой стандарт VTT и опубликовала новое издание своего стандарта VTT в апреле 2013 года (стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов во внутреннем судоходстве, издание 1.2, 23 апреля 2013 года). Непременным условием обновления стандарта VTT ЦКСР стало внесение в этот стандарт только тех поправок, которые связаны с осуществлением регламента № 689/2012 ЕС. Основная цель состояла в достижении максимального соответствия между вариантом стандарта VTT, разработанным ЕС, и вариантом ЦКСР. Главы, касающиеся определения опорной точки для сообщаемого местонахождения (предлагаемая глава 2.4.2.1), и новая глава, касающаяся АИС класса В для внутреннего судоходства (предлагаемая глава 3), не были включены в стандарт ЦКСР. Эти новые аспекты должны быть рассмотрены в ходе следующего пересмотра стандарта VTT. В целом, ЦКСР стремится сохранить максимально возможную согласованность между стандартами ЕС, ЕЭК ООН и ЦКСР.

20. ГЭ по VTT в настоящее время планирует подготовить документ, в котором будут собраны все запросы о поправках для следующего пересмотра стандарта VTT. В ходе последнего совещания ГЭ по VTT в ноябре 2013 года было принято решение о том, что упомянутые выше вопросы будут освещены в этом документе. ЕЭК ООН, возможно, вновь рассмотрит вопрос о включении главы 2.4.2.1 и главы 3 в целях сохранения максимального соответствия между стандартами ЕС, ЕЭК ООН и ЦКСР.

21. В ответ на замечания правительств, воспроизведенные в настоящем документе, Председатель внес следующие рекомендации:

a) с учетом дискуссии, состоявшейся на последнем совещании SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, пункты 37–40), Председатель поддерживает предложение перенести положения, касающиеся станций АИС класса В, в предисловие. Вместе с тем он рекомендует не выходить за рамки технических предписаний для АИС класса В для внутреннего судоходства и, таким образом,

воздержаться от упоминания возможных видов применения АИС класса В⁵. Кроме того, Председатель согласен с предложением исключить главу 2.4.2.1, касающуюся опорной точки для сообщаемого местонахождения.

b) Замечания Российской Федерации и Словакии (пункты 5–7 и 10 настоящего документа): Председатель считает, что предложение Российской Федерации, касающееся ссылок на АИС класса В в стандарте VTT, возможно, характеризуется некоторой двусмысленностью. Это предложение о поправке касается несоответствия между главой 2.3.4 "Технологическая платформа" и новой главой 3 "Подвижные станции АИС класса В на внутренних водных путях". Председатель считает, что никакого несоответствия в данном случае не существует, так как глава 2 касается определения АИС для внутреннего судоходства, а новая глава 3 связана с требованиями к АИС класса В. В главе 2.3.4 указано, что АИС класса В "CS" не является подходящей технологической платформой АИС для внутреннего судоходства. В технологическом отношении АИС для внутреннего судоходства основаны, скорее, на АИС класса А. Кроме того, как отмечалось выше, Председатель считает, что возможные виды применения АИС класса В выходят за рамки стандарта VTT. В стандарте VTT следует описать только технические требования к АИС класса В для внутреннего судоходства. Председатель считает, что положения, касающиеся оснащения для всех станций АИС, целесообразнее было бы включить в такой нормативный документ, как ЕПСВВП. Например, ЦКСР планирует включить требования об оснащении АИС для внутреннего судоходства и положения, касающиеся класса В, в пункт 4.07 Полицейских правил плавания по Рейну. Предложение Российской Федерации, касающееся регионального использования АИС класса В, может быть учтено в главе ЕПСВВП, касающейся особых региональных и национальных требований.

c) Замечания Словакии (пункты 8–9 настоящего документа):

i) Ссылка на код МЭО в разделе 2.3.2.1: Насколько известно Председателю, рекомендация № 28 не охватывает все виды кодов, например "8 16 1 Баржа-танкер, жидкие грузы, тип N" и "8 16 2 Баржа-танкер, жидкие грузы, тип С". В этом случае ссылку на код МЭО в том виде, в каком она содержится в приложении Е стандарта VTT, следует сохранить.

ii) Ссылка на МЭО в таблице 2.15: Председатель согласен с этим замечанием. В то же время в стандартах ЕС и ЦКСР сделаны ссылки на код МЭО, а в самом коде МЭО содержится ссылка на ЕЭК ООН. В МЭО следует сохранить перечень ID водомерного поста. Председатель выяснит, так ли это.

d) Замечание Швейцарии и ЦКСР (пункты 11–12 настоящего документа): Председатель считает, что его предложение, содержащееся в пункте a), должно охватить затронутые вопросы.

22. Эти замечания и дополнительные предложения Председателя, включая его замечания относительно редакционных поправок, предложенных секретариатом, нашли отражение в обновленном проекте пересмотренного стандарта VTT.

⁵ Предлагаемый Председателем новый текст предисловия представлен в обновленном проекте пересмотренного стандарта VTT.