



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/2004/8  
16 July 2004

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту  
(Сорок восьмая сессия, 19-21 октября 2004 года  
пункт 7 г) повестки дня)

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

Записка секретариата

В рамках реализации элемента 02.6.2 (1) Программы работы, озаглавленного "Разработка рекомендаций по единой системе управления движением на европейских внутренних водных путях в целях повышения безопасности и эффективности перевозок", Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях на своей двадцать восьмой сессии рассмотрела текст Руководства и критериев для служб движения судов на внутренних водных путях, который был подготовлен Международной ассоциацией маячных служб (TRANS/SC.3/WP.3/2003/10), изменила его в соответствии с пунктом 33 документа TRANS/SC.3/WP.3/56 и поручила секретариату представить текст этого Руководства Рабочей группе по внутреннему водному транспорту для дальнейшего рассмотрения и принятия в качестве ее резолюции (TRANS/SC.3/WP.3/56, пункт 33).

Текст проекта резолюции, касающейся служб движения судов на внутренних водных путях, воспроизведен ниже для рассмотрения Рабочей группой.

-----

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

(принятая Рабочей группой по внутреннему водному транспорту ... (дата))

*Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,*

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

*признавая*, что уровень безопасности и эффективности движения судов, а также охраны окружающей среды повысится при согласовании аспектов учреждения и функционирования служб движения судов на внутренних водных путях на основе международных директив, которые по мере возможности соответствовали бы надлежащим руководящим указаниям Международной морской организации (ИМО),

*принимая во внимание* Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях, разработанные Международной ассоциацией маячных служб (МАМС),

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

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

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

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

---

Приложение

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

**1. ВВЕДЕНИЕ**

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

**2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ**

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

2.1.1 *Служба движения судов (СДС)* - это служба, 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.

2.1.2 *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.

2.1.3 *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.

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

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

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

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

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

2.1.9 *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:

2.1.9.1 *Услуги по выдаче информации* - это услуги по обеспечению своевременного наличия важной информации для принятия навигационных решений на борту судна.

2.1.9.2 *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.

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

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

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

2.1.9.12 *Внутренние водные пути* - соединенные с морскими водами или изолированные от них естественные или искусственно созданные водные объекты, используемые в целях судоходства<sup>1</sup>.

### 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 судоходства, 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 судоходстве. 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.

---

<sup>1</sup> Примечание секретариата: Для проведения четкого различия между морскими и внутренними водными путями предлагается привести текст этого определения в большее соответствие с термином "водный путь", используемым в Глоссарии ЕЭК ООН/ЕКМТ/Евростата по статистике транспорта, и объединить его с первоначальным определением, данным МАМС в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/10, а именно: **"Внутренние водные пути - это реки, озера или другие водные пространства, соединенные с морскими водами или изолированные от них, которые в силу природных или искусственных характеристик пригодны для судоходства. В устьях рек границей между морскими и внутренними водными путями служит береговая исходная линия, установленная в соответствии с международным правом"**.

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

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.

## **3.2 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:

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

3.2.2.2 обеспечить установление целей СДС;

3.2.2.3 обеспечить назначение властей СДС и наделение их законными полномочиями;

- 3.2.2.4 обеспечить четкое определение пределов зоны охвата и объявление ее зоной СДС; в соответствующих случаях эта зона может быть подразделена на участки или секторы;
- 3.2.2.5 определить тип услуг и уровень, на котором они должны предоставляться, с учетом целей СДС;
- 3.2.2.6 установить соответствующие стандарты для вспомогательной аппаратуры;
- 3.2.2.7 обеспечить, чтобы власти СДС имели в своем распоряжении аппаратуру и средства, необходимые для эффективного достижения целей СДС;
- 3.2.2.8 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;
- 3.2.2.9 установить соответствующие требования в отношении квалификации и подготовки операторов СДС с учетом типа и уровня тех услуг, которые должны предоставляться;
- 3.2.2.10 обеспечить наличие положений в отношении подготовки операторов СДС;
- 3.2.2.11 ориентировать власти СДС на эксплуатацию СДС согласно соответствующим решениям и руководящим положениям;
- 3.2.2.12 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 властям СДС следует:
- 3.2.3.1 обеспечивать выполнение целей, поставленных перед СДС;
- 3.2.3.2 обеспечивать соблюдение стандартов, установленных компетентными властями в отношении уровня предоставляемых услуг, квалификации операторов, а также аппаратуры;

- 3.2.3.3 обеспечивать эксплуатацию СДС согласно соответствующим решениям и руководящим положениям;
- 3.2.3.4 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;
- 3.2.3.5 предусматривать в соответствующих случаях и если это целесообразно возможность участия лоцмана в качестве как пользователя, так и источника информации;
- 3.2.3.6 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;
- 3.2.3.7 обеспечить установление рабочих процедур применительно к штатным и чрезвычайным ситуациям;
- 3.2.3.8 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 широкоэшелательных 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 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 судходного 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.

3.3.3 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.

3.3.4 Зона СДС может быть разделена на секторы, количество которых должно быть по возможности минимальным. Границы зоны и секторов не должны проходить поблизости от районов, где суда обычно изменяют курс или совершают маневр либо 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 достижений целей СДС. Передаваемые сообщения должны быть четкими, ясными и легко понятными как можно большему числу участников. При необходимости надлежит пользоваться стандартными сообщениями и фразами. Там, где существуют языковые трудности, должен использоваться общий язык, 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:

3.5.2.1.1 данные о ситуации в фарватере, например о метеорологической, гидрографической и гидрологической обстановке и о рабочем состоянии навигационного оборудования;

3.5.2.1.2 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.;

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

### 3.6 **Суда, пользующиеся услугами СДС**

3.6.1 Суда, осуществляющие плавание в зоне, где обеспечиваются услуги службы движения судов, должны использовать эти услуги. В зависимости от действующих правил и предписаний пользование услугами СДС может являться добровольным или обязательным. 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:

- 4.2.2.1 высокая плотность движения;
- 4.2.2.2 движение судов, перевозящих опасные грузы;
- 4.2.2.3 нечеткие и сложные схемы движения судов;
- 4.2.2.4 сложные гидрографические, гидрологические и метеорологические условия;

4.2.2.5 блуждающие отмели и другие местные навигационные опасности;

4.2.2.6 экологические факторы;

4.2.2.7 взаимные помехи, создаваемые движением судов и другими видами деятельности в зоне водного пути;

4.2.2.8 повышенная аварийность в зоне, приходящаяся на конкретный период;

4.2.2.9 наличие или организация служб движения судов в прилегающих водах и необходимость, в соответствующих случаях, взаимодействия между соседними государствами;

4.2.2.10 узкий фарватер, расположение порта, наличие мостов, шлюзов, излучин и аналогичных участков, ограничивающих свободное продвижение судов;

4.2.2.11 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:

4.3.2.1 *Руководство МАМС для служб движения судов*

4.3.2.2 *Глобальное руководство МАМС/ИМПА/МАПГ для СДС*

4.3.2.3 *Рекомендации МАМС в отношении СДС*

---