

ЕЭК ООН

Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии ООН



**ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ**

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии ООН



Организация Объединенных Наций
Женева, 2021

Авторское право © Организация Объединенных Наций, 2021 год
Все права сохраняются.

Проcьбы о воспроизведении выдержек или о ксерокопии должны быть направлены в Центр авторского права в copyright.com.

Все другие вопросы о правах и лицензиях, включая о вспомогательных правах, должны быть направлены по адресу:

United Nations Publications,
405 East 42nd Street, S-09FW001,
New York, NY 10017,
United States of America.
Email: permissions@un.org;
website: <https://shop.un.org>.

Употребляемые обозначения и изложение материала на любой из карт в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ.

Данная работа является публикацией Организации Объединенных Наций, изданной Европейской экономической комиссией.

Фотографии предоставлены: Администрацией Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей (титульная страница); Depositphotos (стр. 1, 8–9, 15, 25 и 28); Александром Жегалиным (Российская Федерация) (стр. 2, 5–6, 10 и 17), Речной информационной службы Украины (Филиал «Дельта-лоцман» государственного предприятия «Администрация морских портов Украины») (стр. 2, 14 и 16), iStock (стр. 10, 18 и 20).

ECE/TRANS/313

ПУБЛИКАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

eISBN: 978-92-1-001181-5

Европейская экономическая комиссия ООН

Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) является одной из пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью содействия восстановлению послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время «холодной войны» ЕЭК являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания «холодной войны» ЕЭК приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на поддержке переходного процесса в странах Центральной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и их интеграции в мировую экономику.

Сегодня ЕЭК оказывает поддержку своим пятидесяти шести государствам-членам в Европе, Центральной Азии и Северной Америке в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и целей устойчивого развития. ЕЭК служит многосторонней платформой для политического диалога, разработки международных правовых инструментов, норм и стандартов, обмена передовым опытом и экономическими и техническими наработками, а также технического сотрудничества для стран с переходной экономикой.

Многие разработанные в ЕЭК нормы, стандарты и конвенции содержат практические инструменты для улучшения повседневной жизни людей в таких областях, как окружающая среда, транспорт, торговля, статистика, энергетика, лесное хозяйство, жилищное хозяйство и управление земельными ресурсами и используются во всем мире, а в работе ЕЭК принимает участие целый ряд стран и за пределами региона.

Благодаря используемому ЕЭК многосекторальному подходу страны могут комплексно решать взаимосвязанные проблемы устойчивого развития, не упуская из виду трансграничный аспект, что помогает преодолевать общие трудности. Обладая уникальными организаторскими возможностями, ЕЭК содействует сотрудничеству между всеми заинтересованными сторонами на уровне стран и регионов.

Транспорт в Европейской экономической комиссии ООН

Отдел устойчивого транспорта ЕЭК является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. КВТ и его двадцать рабочих групп, а также Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты представляют собой межправительственные директивные органы, деятельность которых направлена на количественное и качественное улучшение повседневной жизни населения и условий хозяйственной деятельности во всем мире на основе конкретных действий в целях повышения безопасности дорожного движения, экологичности, энергоэффективности и конкурентоспособности транспортной отрасли.

Комитет ЭКОСОС был создан в 1953 году Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по просьбе Экономического и Социального Совета в целях разработки рекомендаций по перевозке опасных грузов. В 1999 году его мандат был расширен и охватил также глобальную (многосекторальную) гармонизацию систем классификации и маркировки химической продукции. В его состав входят национальные эксперты, обладающие необходимыми знаниями и опытом в области международной торговли и перевозки опасных грузов и химических продуктов. Его членский состав ограничен в целях обеспечения сбалансированного географического представительства для всех регионов мира и надлежащего участия развивающихся стран. Хотя Комитет является вспомогательным органом ЭКОСОС, в 1963 году Генеральный секретарь решил, что секретариатское обслуживание будет обеспечиваться Отделом транспорта ЕЭК.

КВТ является уникальным межправительственным форумом, созданным в 1947 году с целью поддержки восстановления транспортного сообщения в послевоенной Европе. На протяжении многих лет он специализируется на содействии гармонизированному и устойчивому развитию различных видов внутреннего транспорта. Основные результаты этой упорной и непрерывной работы отражены, в частности, i) в пятидесяти девяти конвенциях ООН и многочисленных технических правилах, регулярно обновляемых и обеспечивающих международную правовую основу для устойчивого развития национального и международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозок опасных грузов, производства и проверки автотранспортных средств; ii) в проектах по созданию Трансъвропейской автомагистрали Север–Юг, Трансъвропейской железнодорожной магистрали и евро-азиатских транспортных связей, способствующих координации инвестиционных программ в области транспортной инфраструктуры с участием многих стран; iii) в системе МДП, представляющей собой решение для упрощения глобальной процедуры таможенного транзита; iv) в инструменте под названием «Будущие системы внутреннего транспорта» (ForFITS), призванном содействовать национальным и местным органам власти в мониторинге выбросов двуокиси углерода (CO₂) на различных видах внутреннего транспорта, а также в выборе и

разработке стратегий по смягчению последствий изменения климата исходя из их эффективности и с учетом местных условий; v) в транспортной статистике – методиках и данных, согласованных на международном уровне; vi) в исследованиях и отчетах, способствующих совершенствованию политики в области транспорта путем рассмотрения актуальных вопросов перевозок на основе передовых методов исследования и анализа. КВТ уделяет также особое внимание интеллектуальным транспортным системам, устойчивой городской мобильности и городской логистике, а также повышению устойчивости транспортных сетей и услуг в условиях адаптации к изменению климата и с учетом задач в сфере безопасности.

Кроме того, Отделы устойчивого транспорта и окружающей среды ЕЭК вместе с Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ЕРБ/ВОЗ) совместно обслуживают Общеевропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	1
1. Цели, услуги и заинтересованные стороны РИС	3
1.1 Концепция и цели	3
1.2 Эксплуатационные службы РИС (услуги РИС)	3
1.3 Технические службы РИС (ключевые технологии РИС)	6
1.4 Группы пользователей и услуги (заинтересованные стороны РИС).....	7
1.5 Управление коридорами посредством РИС	8
2. История развития РИС	9
2.1 Зарождение РИС	9
2.2 Развитие РИС	11
3. Резолюции Европейской экономической комиссии, касающиеся РИС	15
3.1 Резолюция № 48 «Система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства».....	15
3.2 Резолюция № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб».....	16
3.3 Резолюция № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях».....	17
3.4 Резолюция № 63 «Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)»	18
3.5 Резолюция № 80 «Международный стандарт для извещений судоводителей во внутреннем судоходстве»	19
3.6 Резолюция № 79 «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве»	20
4. Международная нормативно-правовая база для РИС	21
5. Стратегические рамки Европейской экономической комиссии для развития РИС	25
6. РИС: направления дальнейшего развития	27

Перечень рисунков

Рисунок I Эксплуатационные службы РИС (услуги РИС)	4
Рисунок II Развитие РИС в Европе.....	11
Рисунок III Тенденции, связанные с развитием РИС в предстоящий период	27

РЕЧНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ СЛУЖБЫ В РЕГИОНЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ООН

Введение

Протяженность европейской сети внутренних водных путей международного значения составляет 29 200 км, и эта сеть охватывает более 400 крупных портов и терминалов. Внутренний водный транспорт по-прежнему является безопасным, многофункциональным, надежным, экономичным и экологически чистым видом транспорта, потенциал которого еще не реализован в полной мере.

В Европейской экономической комиссии (ЕЭК) деятельность Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) сосредоточена на развитии внутреннего водного транспорта как устойчивого, жизнеспособного, опирающегося на интеллектуальные системы, безопасного и эффективного вида транспорта, который является неотъемлемым элементом сетей внутреннего транспорта. Повышение безопасности судоходства является аспектом, которому уделяется повышенное внимание в контексте развития передовых информационно-коммуникационных технологий, включающих в себя речные информационные службы (РИС).

Начиная с 2001 года SC.3 разработала и поддерживает целый ряд резолюций по РИС, которые гармонизированы с различными резолюциями, постановлениями и руководящими принципами Европейского союза, Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Всемирной ассоциации инфраструктуры водного



Внутреннее судоходство на Рейне вблизи Кобленца (Германия).



Пассажирское судно и башня связи на реке Ковжа (Волго-Балтийский водный путь, Российская Федерация).



Главный центр речной информационной службы Украины, порт Одесса (Украина).

транспорта (ПМАКС), Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС) и других международных организаций.

По состоянию на ноябрь 2021 года SC.3 приняла следующие резолюции:

- резолюция № 48 «Рекомендации, касающиеся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства»;
- резолюция № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб»;
- резолюция № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях»;
- резолюция № 63 «Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях»;
- резолюция № 79 «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве»;
- резолюция № 80 «Международный стандарт для извещений судоводителям».

Рабочая группа SC.3 призывает правительства применять положения перечисленных резолюций на национальных внутренних водных путях для обеспечения согласованного подхода на общеевропейском уровне. С полными текстами резолюций можно ознакомиться на веб-странице SC.3 (URL: <https://unece.org/resolutions-1>).

Дополнительная информация может быть получена в секретариате по адресу sc.3@un.org.

1. Цели, услуги и заинтересованные стороны РИС

1.1 Концепция и цели¹

Согласно официальному определению, под речными информационными службами (РИС) понимают информационные службы внутреннего судоходства, действующие управлению движением судов и перевозками, в том числе во взаимодействии с другими видами транспорта, где это технически осуществимо. РИС призваны повысить безопасность, эффективность и экологичность внутреннего судоходства на пути его развития в устойчивый вид транспорта.

Перед речными информационными службами стоят также следующие конкретные задачи:

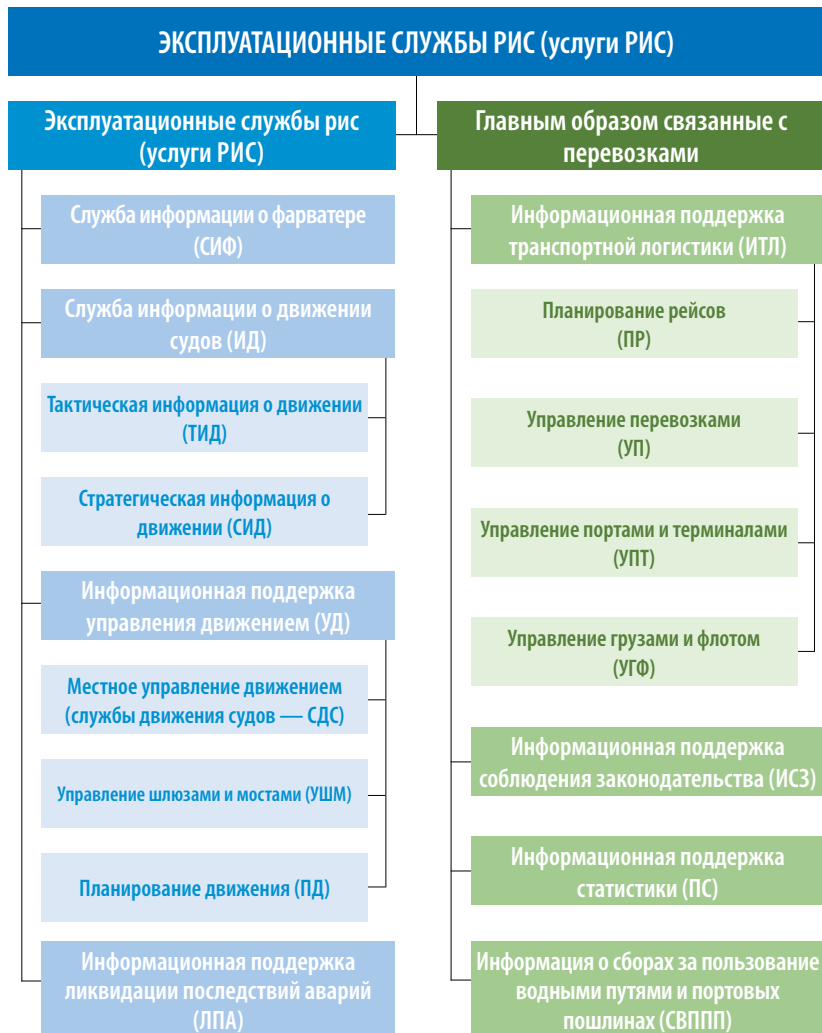
- сделать внутреннее судоходство надежным, поддающимся планированию и транспарентным видом транспорта в составе мультимодальной транспортной цепочки;
- укрепить безопасность судоходства посредством сокращения числа несчастных случаев и инцидентов, связанных с движением и перевозками, снижения травматизма и уровней смертности, предоставления информации для соблюдения законодательства и производства статистики;
- повысить эффективность движения и перевозок посредством оптимизации использования пропускной способности водных путей и грузоместимости судов, повышения эффективности работы портов и терминалов, управления ресурсами воднотранспортной цепочки благодаря обеспечению обмена информацией между судами, шлюзами, мостами, терминалами и портами, посредством снижения транспортных издержек, сокращения потребления топлива и повышения осведомленности пользователей РИС о текущей ситуации;
- способствовать экологической безопасности перевозок посредством уменьшения вредного воздействия на окружающую среду, включая уменьшение загрязняющих выбросов в атмосферу и утечек, а также посредством содействия бесперебойному движению транспорта.

РИС оперируют информацией, передаваемой органами управления водного пути органам управления других водных путей, пользователям водных путей и партнерам по логистике.

1.2 Эксплуатационные службы РИС (услуги РИС)

Согласно Руководящим принципам ПМАКС для РИС (издание 2019 года), эксплуатационные службы РИС (именовавшиеся ранее «услуги РИС») включают в себя: а) службы, главным образом связанные с движением, и б) службы, главным образом связанные с перевозками, как показано на рисунке 1.

¹ Согласно положениям Руководящих принципов и рекомендаций ПМАКС для речных информационных служб (издание 2019 года).

Рисунок IЭксплуатационные службы РИС (услуги РИС)²

² Руководящие принципы и рекомендации ПМАКС для речных информационных служб (издание 2019 года).

Служба информации о фарватере

(СИФ) предоставляет географические, гидрологические и административные сведения об инфраструктуре водных путей и фарватерах в зоне РИС, которые необходимы пользователям РИС для планирования рейса, его осуществления и контроля за ним. Передача информации о фарватерах осуществляется в одностороннем порядке: она передается от береговой службы судну или от береговой службы в офис заинтересованной стороны.

Служба информации о движении судов

(ИД) предоставляет информацию для поддержки обеспечения безопасности и эффективности движения и судоходства по внутренним водным путям.

Информационная поддержка управления движением (УД)

представляет собой эксплуатационную службу, поддерживающую процессы управления движением во внутреннем судоходстве.

Информационная поддержка ликвидации последствий аварий (ЛПА)

представляет собой эксплуатационную службу, которая облегчает действия, необходимые для ограничения последствий аварий (или несчастных случаев и инцидентов).

Информационная поддержка транспортной логистики (ИТЛ)

представляет собой эксплуатационную службу, которая поддерживает транспортные логистические процессы во внутреннем судоходстве.

Информационная поддержка соблюдения законодательства (ИСЗ)

— это информация, способствующая соблюдению правовых норм пользователями водных путей и оказывающая поддержку соответствующим учреждениям, отвечающим за обеспечение соблюдения законодательства во внутреннем судоходстве.

Информационная поддержка статистики (ПС)

— это информация о движении судов и перевозках на внутренних водных путях, необходимая для осуществления статистических процессов.



Башня связи у поселка Анненский мост на реке Ковжа (Волго-Балтийский водный путь, Российская Федерация).

Информация о сборах за пользование водными путями и портовых пошлинах (СВППП) — это информация, необходимая для облегчения расчетов и взимания сборов за пользование водными путями и портовых пошлин³.

1.3 Технические службы РИС (ключевые технологии РИС)

Согласно Руководящим принципам ПМАКС для РИС (издание 2019 года), техническими службами РИС являются:

- система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС), основанная на разработанных ИМО стандартах СОЭНКИ для морского судоходства, и электронные навигационные карты (ЭНК), стандарт для которых был разработан Международной гидрографической организацией (МГО), адаптированные с учетом особых потребностей внутреннего судоходства;
- извещения судоводителям, в основе которых лежит работа Всемирной службы навигационных предупреждений (ВСНП) ИМО/МГО, адаптированные с учетом особых потребностей внутреннего судоходства;
- автоматическая идентификационная система (АИС), стандарт для которой был разработан Международным союзом электросвязи (МСЭ) и Международной электротехнической комиссией (МЭК). Эксплуатационные требования для АИС были определены ИМО и разработаны МАМС. На европейских водных путях в АИС для внутреннего судоходства используются те же параметры и та



Нефтеналивное судно смешанного плавания на реке Свирь (Российская Федерация).

³ Руководящие принципы и рекомендации ПМАКС для речных информационных служб (издание 2019 года).

же структура сообщений, что и в морских подвижных станциях АИС класса А, отвечающих требованиям ИМО, однако информационное содержание является более широким и отвечает требованиям внутреннего судоходства. С учетом наличия общего информационного содержания АИС для внутреннего судоходства совместимы с АИС для морского судоходства;

- международный формат передачи электронных сообщений (ERI), основанный главным образом на стандартах СЕФАКТ ООН.

Технические службы РИС опираются на технические и эксплуатационные стандарты, которые были изначально определены и постоянно обновляются международными группами экспертов по РИС. Для обеспечения функциональной совместимости на протяжении всей транспортно-логистической цепочки компоненты технических служб РИС согласованы с применимыми международными стандартами и рекомендациями, такими как стандарты и рекомендации ЦКСП, МЭК, МГО, ИМО, МАМС, Международной организации по стандартизации (ИСО), МСЭ, ПМАКС, ЕЭК и других организаций.

1.4 Группы пользователей и услуги (заинтересованные стороны РИС)

В зависимости от информационных потребностей пользователи РИС могут быть объединены в несколько различных групп: судоводители, операторы РИС, операторы шлюзов, мостов и терминалов, органы управления водными путями, операторы аварийных центров, управляющие флотами, грузоотправители, грузополучатели, фрахтовые брокеры и экспедиторы.

Можно выделить следующие категории заинтересованных сторон:

- потребители услуг: пользователи РИС во внутреннем судоходстве – судоводители, судовладельцы, операторы шлюзов, портов и терминалов, операторы служб движения судов (СДС);
- правительственные, регулирующие и стандартизирующие органы;
- администраторы внутреннего судоходства: управляющие флотами, диспетчеры водных путей и управляющие водными ресурсами;
- поставщики информации: органы управления водными путями, органы управления фарватерами (операторы, осуществляющие мониторинг фарватеров, персонал СДС, операторы шлюзов, мостов и т. д.);
- поставщики услуг, например, поставщики РИС и аварийно-спасательные службы.

1.5 Управление коридорами посредством РИС⁴

Для обеспечения гармонизации и стандартизации РИС по всей сети внутренних водных путей в 2019 году в Руководящие принципы ПМАКС для РИС была включена концепция управления коридорами посредством РИС с целью увязки между собой эксплуатационных служб на протяжении маршрута движения судов или коридора для предоставления судоводителям унифицированного набора услуг поддержки во время выполнения рейсов по сети. Управление коридором определяется как совместное пользование эксплуатационными службами органами управления водными путями, пользователями водных путей и партнерами по логистике с целью оптимизации использования коридоров внутреннего судоходства по сети водных путей.



Канал Майн–Дунай в Бамберге (Германия).

Концепцию управления коридорами можно рассматривать как следующий шаг в развертывании РИС, направленный на поддержку развития внутреннего судоходства в качестве одного из видов транспорта международной мультимодальной логистической цепочки.

⁴ Руководящие принципы и рекомендации ПМАКС для речных информационных служб (издание 2019 года).

2. История развития РИС

2.1 Зарождение РИС

Автономные национальные телематические службы для внутренних водных путей разрабатывались в Европе с конца 1980-х годов. Однако проектом, заложившим основу для развития концепции РИС, стала разработка в Европейском союзе Демонстратора речных информационных служб для внутреннего судоходства (ИНДРИС)⁵ (1998–2000 годы), который обеспечил набор



Канал Майн–Дунай в Бамберге (Германия).

открытых стандартов для обмена информацией между государственными органами и сторонами, участвующими во внутреннем судоходстве. Концепция архитектуры РИС была разработана тематической сетью «Управление движением и перевозками на водном транспорте» (WATERMAN) (2000–2003 годы). Техническая, организационная и функциональная архитектура РИС получила дальнейшее развитие в рамках проекта «Консорциум операционной платформы управления речными информационными службами» (КОМПРИС) Европейского союза (2002–2005 годы), а также в рамках других проектов.

Роль РИС в укреплении позиций внутреннего судоходства в составе транспортно-логистической цепочки признана международными организациями (ПМАКС, ЕЭК) и речными комиссиями – ЦКСР, Дунайской комиссией, Мозельской комиссией и Международной комиссией по бассейну реки Сава. В 2002 году Постоянная рабочая группа 24 Комиссии по внутреннему судоходству ПМАКС (InCom) разработала первые Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб. Руководящие принципы ПМАКС послужили основой для следующих документов ЦКСР и ЕЭК:

- Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб, принятые ЦКСР в 2002 году (Руководящие принципы РИС 2002 года) (2-е издание вышло в 2004 году, 3-е издание вышло в 2012 году);
- резолюция № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб», принятая SC.3 в 2004 году (пересмотрена в 2011 году).

⁵ <https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/Indris.pdf>.

В 2005 году Европейский союз принял Директиву 2005/44/ЕС о согласованных услугах РИС на внутренних водных путях Сообщества. В целом процессы развития и формализации РИС в европейском контексте рассматривались в качестве модельных процессов для других видов транспорта, позволяющих сделать шаг в сторону успешного внедрения информационных служб, связанных с движением и перевозками. В отрасли внутреннего судоходства было признано важное значение этих процессов для трансграничного обмена информацией⁶.



Баржи-контейнеровозы на водном пути Ньиве Ватервез в Роттердаме (Нидерланды).



Башня связи и контрольно-корректирующая станция ГНСС у поселка Иванов Бор на реке Шексна (Российская Федерация).

В 2006 году в Европейском союзе был начат первый многонациональный проект в рамках трансъевропейской транспортной сети «Внедрение речных информационных служб в Европе» (ИРИС Европа), направленный на совершенствование РИС в девяти его государствах-членах. Его продолжением явились проекты «ИРИС Европа II» (2009–2011) и «ИРИС Европа III» (2012–2014).⁷

Практическая польза РИС признана во всем мире. Такие технические стандарты, как СОЭНКИ ВС, АИС для внутреннего судоходства, стандарт для электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (ЕРИ) и извещения судоводителям (ИС), были доработаны и официально приняты в Европе.

⁶ Руководящие принципы и рекомендации ПМАКС для речных информационных служб (издание 2019 года).

⁷ <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-project-implementation-successes/improving-safety-and-navigation-europe%E2%80%99s-inland> ; <https://navigation.danube-region.eu/iris-europe-3-implementation-of-river-information-services-in-europe/>.

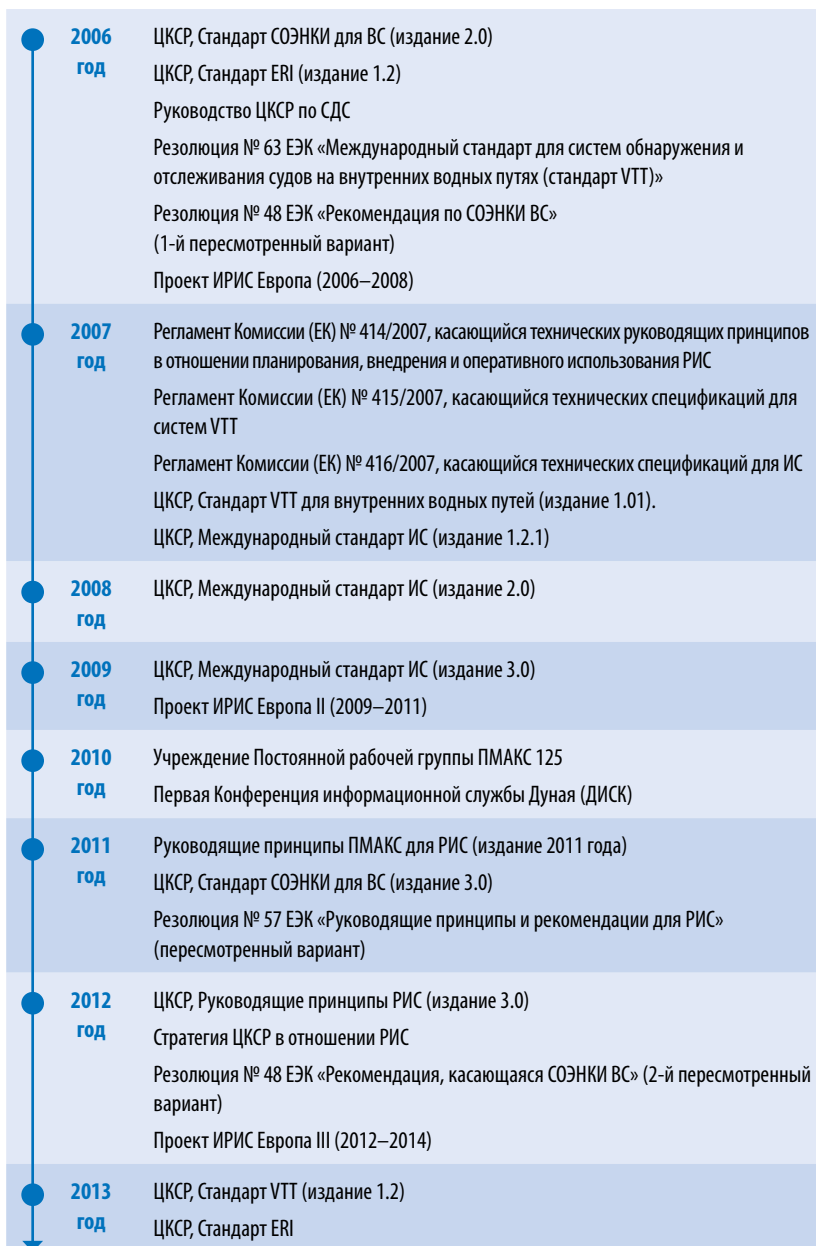
2.2 Развитие РИС

На рисунке II представлены основные этапы развития РИС.

Рисунок II

Развитие РИС в Европе

● 1995 год	Проведение первоначального исследования по теме «совместно используемой информации» в области технологии и информационной поддержки управления движением с использованием информационно-коммуникационных технологий
● 1996 год	Первоначальное исследование по теме преимуществ для внутренних водных путей, связанных с разработками из области морского судоходства
● 1997 год	Начало разработки в Европейском союзе концепции РИС Учреждение Форума ГИС–Дунай
● 1998 год	Учреждение международных групп экспертов по РИС (1998–2003 годы)
● 2000 год	Завершение проекта ИНДРИС (1998–2000 годы)
● 2001 год	Рекомендация МАМС R0120 (V-120) «Службы движения судов на внутренних водных путях» Резолюция № 48 ЕЭК «Рекомендация по СОЭНКИ ВС»
● 2002 год	Руководящие принципы ПМАКС для РИС Директива 2002/59/ЕС, в соответствии с которой была создана система Сообщества для наблюдения за движением судов и информирования о движении Проект КОМПРИС (2002–2005)
● 2003 год	ЦКСР, Руководящие принципы РИС 2002 года ЦКСР, Стандарт СОЭНКИ для ВС (издание 1.02) ЦКСР, Стандарт ERI
● 2004 год	Руководящие принципы ПМАКС для РИС (издание 2004 года) ЦКСР, Руководящие принципы РИС (издание 2.0) Резолюция № 57 ЕЭК «Руководящие принципы и рекомендации для РИС» Резолюция № 58 ЕЭК «Руководство и критерии для СДС на внутренних водных путях»
● 2005 год	Директива 2005/44/ЕС о РИС на внутренних водных путях Сообщества Резолюция № 60 ЕЭК «Стандарты, касающиеся ИС и ERI»



A vertical timeline on the left side of the page, marked with blue circles and a downward-pointing arrow, indicates the years from 2006 to 2013. The timeline is positioned to the left of the main content area.

2006 год	ЦКСР, Стандарт СОЭНКИ для ВС (издание 2.0) ЦКСР, Стандарт ERI (издание 1.2) Руководство ЦКСР по СДС Резолюция № 63 ЕЭК «Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (стандарт VTT)» Резолюция № 48 ЕЭК «Рекомендация по СОЭНКИ ВС» (1-й пересмотренный вариант) Проект ИРИС Европа (2006–2008)
2007 год	Регламент Комиссии (ЕК) № 414/2007, касающийся технических руководящих принципов в отношении планирования, внедрения и оперативного использования РИС Регламент Комиссии (ЕК) № 415/2007, касающийся технических спецификаций для систем VTT Регламент Комиссии (ЕК) № 416/2007, касающийся технических спецификаций для ИС ЦКСР, Стандарт VTT для внутренних водных путей (издание 1.01). ЦКСР, Международный стандарт ИС (издание 1.2.1)
2008 год	ЦКСР, Международный стандарт ИС (издание 2.0)
2009 год	ЦКСР, Международный стандарт ИС (издание 3.0) Проект ИРИС Европа II (2009–2011)
2010 год	Учреждение Постоянной рабочей группы ПМАКС 125 Первая Конференция информационной службы Дуная (ДИСК)
2011 год	Руководящие принципы ПМАКС для РИС (издание 2011 года) ЦКСР, Стандарт СОЭНКИ для ВС (издание 3.0) Резолюция № 57 ЕЭК «Руководящие принципы и рекомендации для РИС» (пересмотренный вариант)
2012 год	ЦКСР, Руководящие принципы РИС (издание 3.0) Стратегия ЦКСР в отношении РИС Резолюция № 48 ЕЭК «Рекомендация, касающаяся СОЭНКИ ВС» (2-й пересмотренный вариант) Проект ИРИС Европа III (2012–2014)
2013 год	ЦКСР, Стандарт VTT (издание 1.2) ЦКСР, Стандарт ERI

2014 год	<p>Введение ЦКСП обязательного требования об оснащении судов устройствами АИС для внутреннего судоходства и устройствами СОЭНКИ ВС или аналогичными устройствами отображения электронных карт для плавания по Рейну</p> <p>Резолюция № 63 ЕЭК «Стандарты для VTT» (1-й пересмотренный вариант)</p> <p>Резолюция № 60 ЕЭК заменена резолюциями № 79 «Стандарт, касающийся ERI» и № 80 «Стандарт, касающийся ИС»</p> <p>Проект КоРИСМа («Управление европейскими коридорами внутреннего водного транспорта посредством РИС»), 2014–2015 годы</p>
2015 год	<p>Учреждение Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ)</p> <p>Резолюция № 48 ЕЭК «Рекомендация, касающаяся СОЭНКИ ВС» (3-й пересмотренный вариант)</p>
2016 год	<p>Проект РИС КОМЕКС («Речные информационные службы — реализация систем управления коридорами посредством РИС»), 2016–2021 годы</p> <p>Учреждение Рабочей группы ПМАКС 156 «Электронная навигация по внутренним водным путям»</p>
2017 год	<p>Инициатива «Цифровая зона внутренних водных путей» (ДИНА), предложенная Европейской комиссией</p>
2018 год	<p>Рабочий документ для сотрудников Комиссии по цифровому внутреннему судоходству</p> <p>Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) 2018/1973, касающийся технических спецификаций для СОЭНКИ ВС</p> <p>Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) 2018/2032, касающийся технических спецификаций для ИС</p>
2019 год	<p>Руководящие принципы ПМАКС для РИС (издание 2019 года)</p> <p>Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) 2019/838, касающийся технических спецификаций для систем VTT</p> <p>Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) 2019/1744, касающийся технических спецификаций для ERI</p> <p>Резолюция № 48 ЕЭК «Рекомендация, касающаяся СОЭНКИ ВС» (4-й пересмотренный вариант)</p> <p>Резолюция № 80 ЕЭК «Стандарт, касающийся ИС» (1й пересмотренный вариант)</p> <p>Постоянная рабочая группа КЕСНИ по информационным технологиям (CESNI/ТИ)</p> <p>Реорганизация международных групп экспертов по РИС во временные рабочие группы CESNI/ТИ</p>

2020 год	Резолюция № 63 ЕЭК «Стандарт для VTT» (2-й пересмотренный вариант) Резолюция № 79 ЕЭК «Стандарт, касающийся ERI» (1-й пересмотренный вариант)
2021 год	Оценка Директивы 2005/44/ЕС КЕСНИ, Европейский стандарт для речных информационных служб (ЕС-РИС), издание 2021/1 Пересмотр рекомендации МАМС, касающейся СДС
2022 год и далее	Руководящие принципы ПМАКС для РИС (издание 2022 года) Возможный пересмотр Директивы 2005/44/ЕС в рамках плана действий НАЯДЫ III Информационные услуги в отрасли синхромодальных перевозок и решение новых задач



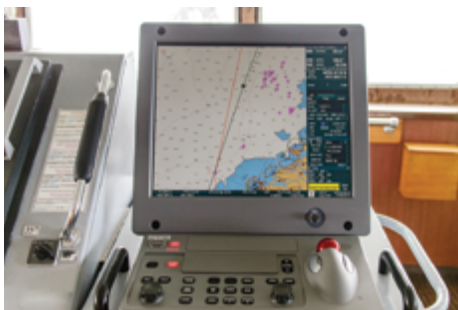
Визит делегации Морской академии Харлингена в Главный центр речной информационной службы Украины, 19 апреля 2017 года.

3. Резолюции Европейской экономической комиссии, касающиеся РИС

3.1 Резолюция № 48 «Система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства»

Резолюция № 48 была принята SC.3 25 октября 2001 года на ее сорок пятой сессии. Поскольку это была первая рекомендация ЕЭК по РИС, в ее основу был положен стандарт, разработанный Международной группой экспертов по СОЭНКИ ВС, который позволил адаптировать с учетом некоторых отличительных особенностей внутреннего судоходства существующие положения о СОЭНКИ, первоначально разработанные для морского судоходства, с тем чтобы обеспечить их совместимость с внутренним судоходством.

СОЭНКИ ВС представляет собой судовую компьютерную систему, которая сводит воедино информацию от электронной навигационной карты для внутреннего судоходства (СЭНК для ВС) и дополнительную информацию об окружающей судно обстановке, поступающую от других навигационных датчиков; при этом выбранная информация отображается на



Оборудование СОЭНКИ.

одном экране. Кроме того, СОЭНКИ ВС обеспечивает основу для интеграции других РИС, например АИС для внутреннего судоходства и ИС. Целью СОЭНКИ ВС является содействие безопасности и эффективности внутреннего судоходства посредством снижения нагрузки на судоводителей при повышении осведомленности о текущей ситуации.

СОЭНКИ ВС включает аппаратные средства, программное обеспечение для операционной системы и прикладные программы и может предназначаться для использования в информационном режиме или в режиме навигации либо только в информационном режиме. В информационном режиме СОЭНКИ ВС используется для ориентации и получения информации о состоянии водного пути, но не для навигации. В этом режиме СОЭНКИ ВС получает данные от датчиков определения местоположения и отслеживает положение судна с помощью электронной карты. СОЭНКИ ВС, которая может работать в режиме навигации, считается навигационной радиолокационной установкой.

В режиме навигации СОЭНКИ ВС может использоваться для определения курса судна с наложением изображения от радиолокатора. При этом данные поступают по крайней мере как от датчика определения местоположения, так и от бортовой радиолокационной установки. В настоящее время СОЭНКИ ВС, как правило, подключается также и к судовой подвижной станции АИС. По желанию к ней могут быть подключены и другие навигационные датчики.

Впоследствии приложение к резолюции № 48 пересматривалось в 2006, 2012, 2015 и 2019 годах. В настоящее время действует принятый на основании резолюции № 96 четвертый пересмотренный вариант, в основе которого лежит Стандарт СОЭНКИ для ВС (издание 2.4) и который согласован с положениями Имплементационного регламента Комиссии (ЕС) 2018/1973 от 7 декабря 2018 года и национальными предписаниями государств-членов.

В приложении приводятся технические спецификации для СОЭНКИ ВС (издание 2.4); к нему также имеются добавления, содержащие спецификации продукции для ЭНК ВС, статус библиотеки отображения данных для СОЭНКИ ВС и спецификации продукции для батиметрических ЭНК ВС. Стандарт размещен на вебстранице SC.3 (URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/sc3/ECE-TRANS-SC3-156-Rev4r.pdf>). На вебстранице SC.3 размещены также добавления в электронном формате, которые доступны только на английском языке.

3.2 Резолюция № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб»



Автоматический пост речной информационной службы Украины на Днестре.

Резолюция № 57 принята на 48-й сессии SC.3 21 октября 2004 года. Эта резолюция предназначена для выработки единого общеевропейского подхода к планированию, внедрению и использованию информационных служб во внутреннем судоходстве и имеет целью обеспечение высокого уровня безопасности, эффективности и бесперебойности движения внутреннего водного транспорта и охрану окружающей среды по всей сети водных путей категории E.

В основу приложения к резолюции легли положения Руководящих принципов и рекомендаций ПМАКС для РИС. Принципы, изложенные в приложении, были пересмотрены SC.3 в 2011 году (после пересмотра Руководящих принципов ПМАКС для РИС) и приняты резолюцией № 73 от 14 октября 2011 года.

В этих руководящих принципах описываются основные термины и определения, связанные с РИС и используемые в других резолюциях SC.3, цели, услуги и заинтересованные стороны РИС, ключевые технологии РИС, службы РИС, рекомендации по внедрению, а также структурированный подход к введению в действие РИС. В добавлениях содержится перечень открытых стандартов РИС и категорий информации РИС.

SC.3 рекомендовала правительствам, межправительственным организациям, организациям региональной экономической интеграции, речным комиссиям и представителям частного сектора осуществлять планирование, внедрение и эксплуатацию информационных служб во внутреннем судоходстве на основе этих руководящих принципов.

Дальнейшая разработка руководящих принципов ЕЭК для РИС будет включать в себя их пересмотр на основе следующего издания Руководящих принципов ПМАКС для РИС, выход которого запланирован на 2022 или 2023 год.

Текст резолюции № 57 размещен на веб-странице SC.3 (URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-165-Rev1r.pdf>); к нему также принята поправка № 1.

3.3 Резолюция № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях»

Резолюция № 58 была принята SC.3 21 октября 2004 года на ее сорок восьмой сессии. Она основана на Рекомендации МАМС 0120 (V-120) «Службы движения судов на внутренних водных путях», принятой в 2001 году.

СДС рассматриваются как один из элементов служб управления движением судов, предоставляемых РИС. Вместе с тем не существует никаких обязательств относительно включения СДС в РИС, и зоны охвата СДС могут перекрывать зоны покрытия РИС, организовываться за их пределами или создаваться на местном уровне с упором на организацию движения.

Данное руководство было разработано для создания СДС на внутренних водных путях, в частности в тех районах, которые не подпадают под действие Резолюции ИМО А.857(20), и оно призвано содействовать повышению безопасности судоходства в трансграничных районах, где действуют два нормативных режима, среди прочего в устьях рек, на озерах и в



Башня связи, РИС и СДС на реке Шексна (Российская Федерация).

иных районах, где внутренние водные пути соединяются с морем, а суда пересекают границы зон, находящихся в ведении морских и речных администраций.

SC.3 рекомендовала правительствам учитывать положения резолюции № 58 при разработке, внедрении и эксплуатации СДС на внутренних водных путях, на которых применение резолюции ИМО А.857(20) считается нецелесообразным.

В связи с принятием в октябре 2021 года нового руководства МАМС, касающегося СДС на внутренних водных путях, которое должно заменить Рекомендацию МАМС 0120 (V-120), может потребоваться существенный пересмотр резолюции № 58 и других связанных с ней резолюций.

Руководство размещено на веб-странице SC.3 (URL: <https://unece.org/transport/standards/transport/guidelines-and-criteria-vessel-traffic-services-inland-waterways>).

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

Резолюция № 63 была принята SC.3 13 октября 2006 года на ее пятидесятой сессии и пересмотрена в 2014 и 2020 годах. В основе ее второго пересмотренного варианта лежит пересмотренный Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях, подготовленный Международной группой экспертов по VTT и опубликованный в Имплементационном регламенте Комиссии (ЕС) 2019/838 от 20 февраля 2019 года, касающемся технических спецификаций для систем обнаружения и отслеживания судов и отменяющем Регламент Комиссии (ЕК) № 415/2007. Кроме того, эта резолюция была согласована с Рекомендацией МСЭ-R М.1371–5, а в сферу ее применения были включены АИС для морского судоходства и АИС классов А и В.

Под обнаружением судна понимается функция получения информации о статусе судна, в том числе о его текущем местоположении и характеристиках, включая — в случае необходимости — информацию о грузе и партиях груза. Под отслеживанием судна понимается функция извлечения информации, касающейся местонахождения судна, включая — в случае необходимости — информацию о грузе, партиях груза и судовом оборудовании. Системы VTT оказывают поддержку следующим службам: навигации, информации о движении судов, управления движением, ликвидации последствий аварий, управления перевозками, обеспечения соблюдения законодательства, сборов за пользование водными путями и портовых пошлин, информации о фарватере и статистике.



Баржа-контейнеровоз на Рейне в Дюссельдорфе (Германия).

Обмен такой информацией поддерживается с помощью АИС для внутреннего судоходства — системы для передачи по радио данных, которая обеспечивает обмен статическими, динамическими и связанными с рейсом судовыми данными между станциями АИС, установленными на судах (подвижными станциями), и береговыми станциями АИС.

Ввиду применения систем ВТТ в районах с несколькими режимами движения судов, где осуществляется как внутреннее, так и морское судоходство, таких как морские порты и прибрежные зоны, системы ВТТ являются совместимыми с морскими подвижными станциями АИС (АИС класса А, упоминаемые в главе V Конвенции СОЛАС), что позволяет осуществлять прямой обмен данными между морскими судами и судами внутреннего плавания.

В приложении к резолюции № 63 описываются функции ВТТ для судов внутреннего плавания и технические характеристики АИС для внутреннего судоходства, приводится обзор других подвижных станций, применяемых на внутренних водных путях, а также средств навигационного оборудования АИС во внутреннем судоходстве. Стандарт размещен на веб-странице SC.3 (URL: <https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-SC3-176r2r.pdf>).

3.5 Резолюция № 80 «Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве»

Впервые резолюция № 80 была принята SC.3 в 2005 году на ее сорок девятой сессии в качестве части I резолюции № 60 «Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве». В 2014 году SC.3 разделила части I и II и приняла этот стандарт уже в виде резолюции № 80. Приложение к резолюции было пересмотрено в 2019 году после пересмотра стандарта Международной группой экспертов по ИС и принятия Имплементационного регламента Комиссии (ЕС) 2018/2032 от 20 ноября 2018 года. Поправка № 1 к стандарту была принята в 2020 году.

Сообщения ИС включают в себя четыре типа основных сообщений в стандартизированном формате:

- сообщения, касающиеся фарватера и движения судов (информация об участках фарватера или объектах и ограничениях, связанная с безопасностью, планированием рейсов и общими сведениями);
- сообщения, касающиеся воды (уровень воды, батиметрические измерения, свободная высота под мостами, состояние плотин, сброс воды и водный режим);
- сообщения, касающиеся ледовой обстановки (фактические или прогнозируемые ледовые условия);
- сообщения, связанные с погодными условиями.

Стандарт для ИС обеспечивает автоматический перевод наиболее важных элементов извещений с использованием стандартного глоссария — справочных таблиц ИС. Сообщения доступны на 21 языке, к числу которых относятся языки стран — членов Европейского союза, а также на русском, сербском и хорватском языках.

Технические спецификации для ИС предусматривают правила передачи информации о фактате с помощью стандартизированного формата данных, который может использоваться для публикации ИС в сети Интернет (pull-сервисы) или для их распространения с помощью электронной почты

(push-сервисы). Технические спецификации для ИС облегчают обмен данными между системами ИС различных стран, а также передачу таких сообщений другим приложениям, использующим данные ИС, включая СОЭНКИ ВС.

Пересмотренный стандарт размещен на веб-странице SC.3 (URL: <https://unesc.org/transport/standards/transport/international-standards-notice-skipper-resolution-no-80-0>). По этой же ссылке можно найти добавления в электронном формате, которые доступны только на английском языке.

3.6 Резолюция № 79 «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве»

Впервые резолюция № 79 была принята SC.3 в 2005 году на ее сорок девятой сессии в качестве части II резолюции № 60 «Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве». В 2014 году SC.3 разделила части I и II и приняла этот стандарт уже в виде резолюции № 79. В 2020 году на основе обновленного варианта этот стандарт был пересмотрен Международной группой экспертов по ERI и опубликован в Имплементационном регламенте Комиссии (ЕС) 2019/1744 от 17 сентября 2019 года, касающемся технических спецификаций для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве.

Стандарт ERI призван содействовать электронному обмену данными (ЭОД) для целей передачи сообщений компетентным органам и между ними, а также облегчить ЭОД между участниками внутреннего судоходства и мультимодальной транспортной цепочки. В этом стандарте описываются сообщения, элементы данных, коды и ссылки, подлежащие использованию для передачи электронных сообщений в контексте РИС, и он основывается на международно признанных торговых и транспортных стандартах, а также на международно признанных классификациях и рекомендациях. Руководства по реализации сообщений призваны обеспечить единое понимание и использование сообщений ERI.

Пересмотренный стандарт содержит разделы, касающиеся структуры сообщений, кодов и ссылок ЭДИФАКТ ООН, и размещен на веб-странице SC.3 (URL: <https://unesc.org/transport/standards/transport/international-standard-electronic-ship-reporting-inland-navigation>). Добавления в электронном формате, содержащие руководства по реализации сообщений, доступны только на английском и французском языках.



Состав судов на Дунае в Будапеште.

4. Международная нормативно-правовая база для РИС

В приведенной ниже таблице приводится сопоставление нормативных рамок для РИС, действующих в Европе по состоянию на ноябрь 2021 года.

ТАБЛИЦА

Международная нормативно-правовая база для РИС в Европе

ЕЭК	Европейский союз	ЦКСР	КЕСНИ
<i>Стандарт СОЭНКИ ВС</i>			
Резолюция № 48 (4-й пересмотренный вариант)	Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) 909/2013, касающийся технических спецификаций системы отображения электронных карт и информации для внутреннего водного транспорта (СОЭНКИ ВС) ⁸	Стандарт для системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судходства (издание 3.0)	Европейский стандарт для речных информационных служб, издание 2021/1, часть I «Стандарт для системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судходства»
	Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) 2018/1973 от 7 декабря 2018 года, касающийся технических спецификаций системы отображения электронных карт и информации для внутреннего водного транспорта (СОЭНКИ ВС) ⁹		

⁸ OJ L 258, 28 September 2013, p. 1–39.

⁹ OJ L 324, 19 December 2018, p. 1–44.

ЕЭК

Европейский союз

ЦКР

КЕСНИ

Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб

Резолюция № 57 (1-й пересмотренный вариант)	Директива 2005/44/ЕС от 7 сентября 2005 года о согласованных услугах речных информационных служб (РИС) ¹⁰	Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб (3-е издание)
Репламент Комиссии (ЕК) № 414/2007 от 13 марта 2007 года, касающийся технических руководящих принципов в отношении планирования, внедрения и оперативного использования речных информационных служб (РИС) ¹¹		

Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях

Резолюция № 58	Директива 2002/59/ЕС, предусматривающая создание системы Сообщества для наблюдения за движением судов и информирования о движении и отменяющая Директиву Совета 93/75/ЕЕС ¹²	Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях (2006 год)
----------------	---	---

¹⁰ OJ L 255, 30 September 2005, p. 152–159.

¹¹ OJ L 105, 23 April 2007, p. 1–34.

¹² OJ L 208, 5 August 2002, p. 10–27.

ЕЭК

Европейский союз

ЦКР

КЕСНИ

Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях

<p>Резолюция № 63 (2-й пересмотренный вариант)</p>	<p>Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) 2019/838, касающийся технических спецификаций для систем обнаружения и отслеживания судов и отменяющий Регламент Комиссии (ЕК) № 415/2007¹³</p>	<p>Стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (издание 1.2)</p>	<p>Европейский стандарт для речных информационных служб, издание 2021/1, часть II «Стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях»</p>
--	---	--	---

Стандарт испытаний для АИС для внутреннего судоходства

<p>—</p>	<p>—</p>	<p>Стандарт испытаний для АИС для внутреннего судоходства (издания 1.0, 1.01 и 2.0)</p>	<p>Европейский стандарт для речных информационных служб, издание 2021/1, часть III «Эксплуатационные и технические требования к судовому оборудованию АИС для внутреннего судоходства, методы испытаний и требуемые результаты испытаний (Стандарт испытаний для АИС для внутреннего судоходства)»</p>
----------	----------	---	--

¹³ OJL 138, 24 May 2019, p. 31–69.

ЕЭК

Европейский союз

ЦКСР

КЕСНИ

Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве

Резолюция № 79 (1-й пересмотренный вариант)	Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) 2019/1744, касающийся технических спецификаций для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, отменяющий Регламент (ЕС) № 164/2010 ¹⁴	Стандарт для электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (издание 2013 года)	Европейский стандарт для речных информационных служб, издание 2021/1, часть IV «Стандарт для электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве»
--	---	--	---

Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве

Резолюция № 80 (1-й пересмотренный вариант и поправка № 1)	Регламент Комиссии (ЕК) № 416/2007, касающийся технических спецификаций для извещений судоводителям ¹⁵ Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) 2018/2032, вносящий поправки в Регламент Комиссии (ЕК) № 416/2007 о технических спецификациях для извещений судоводителям ¹⁶	Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве (издание 3.0)	Европейский стандарт для речных информационных служб, издание 2021/1, часть V «Стандарт для извещений судоводителям»
---	--	--	--

¹⁴ OJ L 273, 25 October 2019, p. 1–182.

¹⁵ OJ L 105, 23 April 2007, p. 88–253.

¹⁶ OJ L 332, 28 December 2018, p. 1–181.

5. Стратегические рамки Европейской экономической комиссии для развития РИС

РИС все активнее внедряются для использования на внутреннем водном транспорте. РИС представляют собой гармонизированные и взаимосвязанные информационные системы, которые в режиме реального времени предоставляют пользователям и ведомствам данные о состоянии движения и фарватера на водном пути, а также о положении судов и направлении их движения. Таким образом, эти системы способствуют упорядочению процесса планирования движения судов по водным путям. РИС не только повышает безопасность на водных путях, но и увеличивает эффективность перевозок по рекам и каналам благодаря возможности использования дополнительных функций, таких как управление транспортными коридорами с помощью РИС.

Роль РИС для развития внутреннего судоходства как одного из приоритетных направлений работы на предстоящий период подчеркнута во Вроцлавской декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятой 18 апреля 2018 года, которая была подписана 18 государствами — членами Организации Объединенных



Река Неккар в Гейдельберге (Германия).

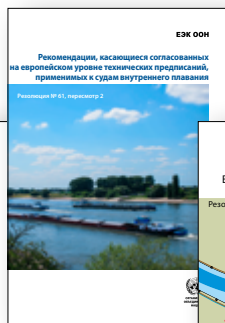
Наций и подкреплена резолюцией № 265 Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) «Содействие развитию внутреннего водного транспорта» от 22 февраля 2019 года.

В «Белой книге по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта» ЕЭК, одобренной КВТ в 2020 году, содержится стратегическая рекомендация № 5 — «Содействие развитию и общеевропейскому использованию речных информационных служб (РИС) и других информационных технологий (ИТ)». Данная рекомендация предусматривает сотрудничество с другими международными организациями по внедрению РИС и прочих информационных технологий, а также регулярное обновление резолюций ЕЭК, имеющих отношение к РИС. Она также поощряет иные виды использования информационных технологий в целях содействия работе внутреннего водного транспорта и проведению освидетельствований судов внутреннего плавания, равно как и разработку согласованных правил и критериев в этой области и содействие их практическому применению.

РИС являются важным элементом обновленной «Дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам, которая была представлена на восемьдесят третьей сессии КВТ в феврале 2021 года.

Кроме того, РИС упоминаются в других резолюциях ЕЭК, ведением и постоянным обновлением которых занимается SC.3, в частности в следующих:

- резолюция № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов» (2-й пересмотренный вариант);
- резолюция № 24 «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям» (ЕПСВВП) (6-й пересмотренный вариант);
- резолюция № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (2-й пересмотренный вариант);
- резолюция № 90 «Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП)».



6. РИС: направления дальнейшего развития

На рисунке III представлены тенденции, связанные с развитием РИС в предстоящий период.

Рисунок III

Тенденции, связанные с развитием РИС в предстоящий период



Предпосылки и перспективы развития РИС опираются на:

- Руководящие принципы ПМАКС для РИС (издание 2019 года);
- План действий НАЯДЫ III и, в частности, текущую работу Европейской комиссии по оценке Директивы 2005/44/ЕС;
- задачи, стоящие перед Постоянной рабочей группой КЕСНИ по информационным технологиям;
- прогресс, достигнутый государствами-членами в области внедрения и развития РИС на своих внутренних водных путях.

Управление коридорами позволит использовать РИС не только в качестве инструмента обеспечения безопасности, но и в качестве комплексной системы, которой отводится роль координатора в рамках всей логистической цепочки, за счет создания условий для оказания унифицированных услуг в разных странах.

Это станет следующим шагом в развертывании РИС для поддержки развития внутреннего судоходства как одного из важных видов транспорта в структуре международной мультимодальной логистической цепочки.

Как отмечается в Руководящих принципах ПМАКС для РИС (издание 2019 года), дальнейшее развитие РИС в мировом масштабе будет сфокусировано на предоставлении новых

транспортных услуг, обусловленных появлением новых технологий производства и процессов электронной торговли. Новые горизонты будут охватывать следующие направления (не ограничиваясь при этом лишь ими):

- синхромодальность и оптимизация всей транспортно-логистической цепочки;
- «физический интернет», интеллектуальные технологии погрузки и оптимизация грузовых потоков;
- изменения, обусловленные цифровизацией, и электронный обмен данными (ДИНА);
- «умное» судоходство и автоматизированное плавание по внутренним водным путям;
- управление коридорами посредством РИС (на основе результатов проекта РИС КОМЕКС);
- е-навигация по внутренним водным путям и налаживание связей между РИС и е-навигацией в морском судоходстве;
- кибербезопасность и защита данных;
- координация с морским транспортом и взаимодействие между перевозками по внутренним водным путям и морскими перевозками;
- разработка учебных и квалификационных стандартов.



Судно на Рейне.

Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии ООН

Публикация «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии ООН» дает обзор концепции речных информационных служб (РИС) на европейских внутренних водных путях, их возникновения, эволюции и перспектив на будущее. В ней освещены цели РИС, их основные компоненты и функции, а также основные заинтересованные стороны. Значительное внимание уделено международной нормативной базе, стратегическим рамкам ЕЭК в этой области и тенденциям развития РИС на предстоящий период.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>