

ПРИЛОЖЕНИЕ 19

**РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.300(87)
(принята 17 мая 2010 года)**

**ПРИНЯТИЕ ПОПРАВОК К СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЕ СУДОВЫХ
СООБЩЕНИЙ «В ПРОЛИВЕ ГИБРАЛТАР» (GIBREP)**

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на правило V/11 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, касающееся принятия Организацией систем судовых сообщений,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на резолюцию A.858(20), которая уполномочивает Комитет осуществлять функцию принятия систем судовых сообщений от имени Организации,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ Руководство и критерии по системам судовых сообщений, принятые резолюцией MSC.43(64), с поправками, внесенными резолюциями MSC.111(73) и MSC.189(79),

[ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ ДАЛЕЕ, что дополнительно к существующей действующей службе движения судов (СДС) Тарифы вновь созданная служба движения судов (СДС) Танжера также начала действовать с 4 января 2010 года,

РАССМОТРЕВ рекомендации Подкомитета по безопасности мореплавания, сделанные на его пятьдесят пятой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ в соответствии с правилом V/11 Конвенции СОЛАС поправки к существующей обязательной системе судовых сообщений «В проливе Гибралтар» (GIBREP), как описано в приложении;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что вышеупомянутые поправки к существующей обязательной системе судовых сообщений «В проливе Гибралтар» (GIBREP) вступают в силу в 0000 часов UTC 1 декабря 2010 года;
3. ПРОСИТ Генерального секретаря довести настоящую резолюцию и приложение к ней до сведения правительств-членов и Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС 1974 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЕ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ В ПРОЛИВЕ ГИБРАЛТАР

1 Категории судов, от которых требуется участие в системе

1.1 Участие в системе сообщений требуется от судов следующих основных категорий:

- .1 все суда валовой вместимостью 300 и более;
- .2 все суда независимо от валовой вместимости, перевозящие опасные и/или потенциально загрязняющие грузы, как они определены в пункте 1.4 Руководства и критериев по системам судовых сообщений (резолюция MSC.43(64));
- .3 суда, занятые буксировкой или толканием другого судна, независимо от валовой вместимости;
- .4 судно любой категории валовой вместимостью менее 300, которое использует соответствующую полосу движения или зону разделения, для того чтобы заниматься рыболовством; и
- .5 суда любой категории валовой вместимостью менее 300, которые используют соответствующую зону разделения движения в чрезвычайных обстоятельствах с целью избежать непосредственной опасности.

Исключения

1.2 Признавая, что регулярное паромное сообщение через пролив, включая пассажирские высокоскоростные суда, обычно осуществляется в соответствии с опубликованным расписанием, могут быть сделаны особые распоряжения в отношении представления сообщений для каждого конкретного судна при условии одобрения как ТРАФИК ТАРИФА, так и ТРАФИК ТАНЖЕР.

2 Географический охват системы, а также номер и издание справочной карты, используемой для делимитации района действий системы

2.1 Система сообщений будет охватывать район (добавление) между долготами 005°58,00' W and 005°15,00' W. Этот район включает систему разделения движения «В проливе Гибралтар» с поправками (циркуляр ИМО COLREG.2/Circ.58).

2.2 Справочными картами, которые включают весь район, охватываемый системой, являются карта № 105 Гидрографической службы Испании, № 7042 Французской морской гидрографической и океанографической службы (SHOM) (INT 3150) и карта № 142 Британского адмиралтейства.

3 Формат, содержание сообщения, время и географические точки для представления сообщений, береговые власти, которым эти сообщения должны направляться, и оказываемые услуги

Сообщение с судна под кратким названием "GIBREP" должно направляться в центры судовых сообщений, расположенные в ТАРИФЕ и ТАНЖЕРЕ. Сообщение должно направляться с использованием голосовых передач ОБЧ.

3.1 Формат

3.1.1 Информация, которая требуется от судов, должна представляться по стандартному формату сообщений, приведенному в пункте 2 дополнения к резолюции А.851(20).

3.1.2 По соображениям коммерческой конфиденциальности любое судно может передать тот раздел сообщения GIBREP ENTRY, в котором предусматривается информация о грузе (строка Р), без использования устной речи до входа в район действия системы.

3.2 Содержание

Сообщение, направляемое с судна в СДС, должно содержать только такую информацию, которая является существенной для достижения целей системы:

- A – Название судна, позывной сигнал, идентификационный номер ИМО;
- B – Дата и время сообщения;
- C или D – Местоположение по широте и долготе или истинный азимут и расстояние от четко различимого берегового знака;
- E – Истинный курс;
- F – Скорость в узлах;
- G – Порт отправления;
- I – Порт захода и расчетное время прибытия;
- P – груз и количество, если на судне имеются опасные грузы, – классы ИМО и количество;
- Q или R – Неисправность, повреждение и/или недостатки, влияющие на конструкцию, груз или оборудование судна, или любые другие обстоятельства, влияющие на обычное мореплавание, в соответствии с положениями соответствующих конвенций ИМО;
- T – Адрес для предоставления информации, касающейся опасных грузов;
- W – Общее количество людей на борту;
- X – Разное:
 - Подсчитанное количество бункерного топлива и характеристики для судов, имеющих более 5,000 тонн бункерного топлива;
 - Условия навигации.

Примечание. По получении сообщения о местоположении оператор СДС установит связь между местоположением судна и информацией, полученной с помощью средств, которыми они располагают. Информация о курсе и

скорости облегчит задачу оператора СДС по опознаванию судна среди группы судов.

3.3 Географические точки для предоставления сообщений

3.3.1 Суда, следующие в западном направлении, должны направлять сообщения в ТАРИФА ТРАФИК на побережье Испании при пересечении меридиана 005°15,00' W (дополнение).

3.3.2 Суда, следующие в восточном направлении, должны направлять сообщения в ТАНЖЕР ТРАФИК на побережье Марокко при пересечении меридиана 005°58,00' W (дополнение).

3.3.3 Сообщения в ближайшую из двух береговых станций должны представляться при оставлении границ порта или якорной стоянки в пределах района, охватываемого системой, за исключением судов, выходящих из портов Танжер-Мед и из их районов якорных стоянок, которые должны представлять сообщения в ТАНЖЕР ТРАФИК (дополнение).

3.3.4 Дальнейшие сообщения должны представляться на соответствующую береговую станцию, когда происходят изменения навигационных обстоятельств, в особенности в отношении пунктов Q и R формата представления сообщений, подробная информация о котором приводится в разделе 3.2.

3.4 Береговые власти

Береговыми властями являются:

- .1 Морской спасательный координационный центр, МСКЦ ТАРИФА (позывной сигнал: ТАРИФА ТРАФИК), подчиненный Управлению по поиску и спасанию и безопасности мореплавания правительства Испании. Управление, которое входит в состав министерства развития, помимо прочего, отвечает за предоставление услуг в области поиска и спасания на море, службу движения судов и оказание им помощи, а также за предотвращение загрязнения морской среды и борьбу с ним; и
- .2 Центр надзора за движением судов в Танжере (ЦНДС Танжер, позывной сигнал: ТАНЖЕР ТРАФИК), подчиненный Торговому морскому директорату Марокко. Директорат, который входит в состав министерства оборудования и транспорта, помимо прочего, отвечает за сотрудничество с правительственными органами для предоставления услуг, относящихся к поиску и спасанию на море (САР), службу движения судов и оказания им помощи, а также за предотвращение загрязнения морской среды и борьбу с ним.

3.5 Оказываемые услуги

3.5.1 Центры ТАРИФА и ТАНЖЕР контролируют навигацию в СРД в проливе Гибралтар с использованием радиолокационной станции и АИС.

3.5.2 Каждый центр регулярно предоставляет информацию о метеорологических и навигационных условиях, эта информация передается на следующих частотах в следующее время:

Станция	Частота	Время передачи (У.Т.С)
Тарифа (Позывной сигнал: ТАРИФА ТРАФИК)	Канал 10 ОВЧ	00ч15; 04ч15; 08ч15; 12ч15; 16ч15; 20ч15
Танжер (Позывной сигнал: ТАНЖЕР ТРАФИК)	Канал 69 ОВЧ	02ч15; 06ч15; 10ч15; 14ч15; 18ч15; 22ч15

3.5.3 Передачам информации будет предшествовать объявление на канале 16 ОВЧ, и передачи обеих станций будут заканчиваться напоминанием о том, в какое время и на какой частоте ОВЧ будет сделана следующая передача.

3.5.4 Когда это считается необходимым, в любое время могут передаваться навигационные опасности, когда о них сообщается в любой из центров.

4 Информация, которую необходимо предоставлять участвующим судам, и процедуры, которым необходимо следовать

В дополнение к общей информации, указанной выше, ТАРИФА ТРАФИК и ТАНЖЕР ТРАФИК могут предоставлять отдельному судну информацию, касающуюся его местоположения, курса, скорости и/или идентификации движения вблизи него, при условии что об этом сообщается в Центр. Судно должно запрашивать такую дополнительную информацию.

5 Оборудование радиосвязи, требуемое для системы, частоты, на которых должны передаваться сообщения и информация, которую необходимо сообщать

Оборудование радиосвязи, требуемое для системы, является оборудованием, как оно определено в ГМССБ для морских районов А1 и А2:

.1 Сообщения с судов могут передаваться при помощи ОВЧ радиотелефонной связи с использованием:

.1 канала 10 для передачи сообщений в ТАРИФА ТРАФИК, канал 67 будет служить в качестве дополнительного выбора; и

.2 канала 69 для передачи сообщений в ТАНЖЕР ТРАФИК, канал 68 будет служить в качестве дополнительного выбора.

.2 В особых обстоятельствах может также использоваться средневолновой диапазон для обмена информацией между судном и СДС;

.3 Информация, содержащая коммерческую тайну, может быть передана без использования устной речи, с помощью следующего:

ТАРИФА ТРАФИК

Факс: + 34 956 68 06 06

E-mail: tarifa@sasemar.es

Инмарсат телекс: 422423126

ТАНЖЕР ТРАФИК

Факс: + 212 539 93 45 71

E-mail: tangiervts@dmm.gov.ma
Инмарсат телекс: 424241310

- .4 Языком, который используется для сообщений в рамках системы, будет являться английский с применением, при необходимости, Стандартного морского разговорника (СМР) ИМО, или в случае необходимости испанский, французский или арабский.
- .5 Передачи, связанные с сообщениями, которые соответствуют требованиям данной системы, будут бесплатными.

6 Правила и положения, действующие в районе системы

6.1 Международные правила предупреждения столкновений судов в море (МППСС) 1972 года с поправками применяются во всем районе, охватываемом системой.

6.2 СРД «В проливе Гибралтар» с поправками принята ИМО, и поэтому применяется правило 10 МППСС.

7 Береговые средства для обеспечения эксплуатации системы

7.1 Тарифа Трафик

7.1.1 В Тарифа Трафик имеется радиолокационная станция, оборудование связи для разных полос и частот, ОВЧ радиопеленгатор, АИС и ЦИВ, расположенные на местном и удаленном участках, с тем чтобы обеспечить соответствующий охват района.

7.1.2 Наблюдение за движением судов обеспечивается системой слежения, в которую интегрированы АИС и ОВЧ радиопеленгатор. Слежение за судами постоянно регистрируется и может быть нанесено на бумагу.

7.1.3 Помимо этого Центр Тарифа Трафик оснащен системами обработки данных и восстановления данных, а также обычными средствами связи, такими как телефон, факс и электронная почта.

7.1.4 На канале 16 ОВЧ и на рабочих каналах ведется постоянная слуховая радиовахта.

7.2 Танжер Трафик

7.2.1 СДС ТАНЖЕР представляет собой интегрированную систему, в которой используются такие средства, как радиолокационные станции, оборудование связи для разных полос и частот, ОВЧ радиопеленгатор, АИС и ЦИВ, расположенные как на местном участке в Рас Парот, так и на отдаленном участке Рас Сирес, с тем чтобы обеспечить соответствующий охват района.

7.2.2 В системе ТАНЖЕР ТРАФИК возможно одновременное наблюдение за 1 000 маршрутов, которые могут быть зарегистрированы и сохранены. Лучшие функции включают сценарии срабатывания сигнализации о риске, идентификацию проходов, нарушающих правила МППСС, в особенности правило 10, и наблюдение за судами, стоящими на якоре. Все ситуации могут быть записаны, заархивированы и воспроизведены либо на экране, либо в виде распечатки.

7.2.3 На канале 16 ОВЧ и на рабочих каналах ведется постоянная слуховая радиовахта.

8 Альтернативные средства связи, в случае если береговые средства связи неисправны

8.1 Система спроектирована таким образом, чтобы избежать, насколько это возможно, любой непоправимой поломки оборудования, которая помешает предоставлению обычно выполняемых услуг.

8.2 Наиболее важные элементы оборудования и источники питания дублируются, и средства обеспечены аварийными генераторами, а также установками системы бесперебойного электропитания. Обслуживающий персонал, работающий по вызову 24 часа в сутки, находится в постоянной готовности, чтобы устранить в возможной степени любую неисправность, которая может произойти.

8.3 Если работа одного из центров – ТАРИФА ТРАФИК или ТАНЖЕР ТРАФИК – поставлена под угрозу, другим центром будет сделана попытка предоставлять услуги.

9 Меры, принимаемые в случае, если судно не соответствует требованиям системы

Основной целью системы является облегчение обмена информацией между судном и берегом и тем самым оказание поддержки безопасного мореплавания и защиты морской окружающей среды. Все средства будут использованы для того, чтобы способствовать наиболее полному участию судов в системе, от которых в соответствии с правилом V/11 Конвенции СОЛАС требуется передача сообщений. Если сообщения не передаются и имеется возможность точно идентифицировать судно, нарушившее это требование, информация об этом будет направляться соответствующим властям государства флага для расследования и возможного привлечения к ответственности в соответствии с национальным законодательством. Информация будет также предоставляться инспекторам контроля судов государством порта.
