

**Генеральная Ассамблея**Distr.: General
30 January 2007Russian
Original: English**Комитет по использованию космического
пространства в мирных целях****Доклад о работе Учебных курсов Организации
Объединенных Наций/Южной Африки по спутниковой
системе поиска и спасения****(Кейптаун, Южная Африка, 20-24 ноября 2006 года)****Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1-17	2
А. Предыстория и цели	1-10	2
В. Программа	11-15	4
С. Участники и финансовая поддержка	16-17	5
II. Резюме докладов	18-35	5
III. Замечания и рекомендации	36-40	12
А. Замечания общего характера	36-38	12
В. Рекомендации	39	12
С. Заключение	40	13



I. Введение

A. Предыстория и цели

1. Третья Конференция Организации Объединенных Наций по исследованию и использованию космического пространства в мирных целях (ЮНИСПЕЙС–III) в своей резолюции, озаглавленной "Космос на рубеже тысячелетий: Венская декларация о космической деятельности и развитии человеческого общества", рекомендовала Программе Организации Объединенных Наций по применению космической техники поощрять совместное участие государств–членов в космической деятельности как на региональном, так и на международном уровне, делая упор на развитие и передачу знаний и навыков развивающимся странам и странам с переходной экономикой¹.

2. На своей сорок четвертой сессии в 2001 году Комитет по использованию космического пространства в мирных целях решил, что ему следует ежегодно рассматривать доклад о деятельности Международной спутниковой системы поиска и спасания (КОСПАС-САРСАТ) в рамках рассмотрения им Программы Организации Объединенных Наций по применению космической техники по пункту повестки дня, озаглавленному "Доклад Научно-технического подкомитета"².

3. На своей сорок восьмой сессии в 2005 году Комитет по использованию космического пространства в мирных целях одобрил запланированную на 2006 год программу практикумов, учебных курсов, симпозиумов и конференций³. Впоследствии в своей резолюции 60/99 от 8 декабря 2005 года Генеральная Ассамблея одобрила Программу Организации Объединенных Наций по применению космической техники на 2006 год, которая предусматривала проведение Учебных курсов Организации Объединенных Наций/Южной Африки по спутниковой системе поиска и спасания.

4. Учебные курсы были проведены в Кейптауне, Южная Африка, 20–24 ноября 2006 года. Они были совместно организованы Управлением по вопросам космического пространства Секретариата, в качестве одного из мероприятий Программы Организации Объединенных Наций по применению космической техники, и Министерством транспорта Южной Африки.

5. В период с 1998 года по 2005 год Управление по вопросам космического пространства организовало серию региональных учебных курсов по спутниковым системам поиска и спасания (ПС), а именно Практикум Организации Объединенных Наций по космической технике для оказания помощи в чрезвычайных ситуациях и спутниковой системе поиска и спасания судов, терпящих бедствие, который был проведен в Маспаломасе, Гран-Канария, Испания, в сентябре 1998 года (A/АС.105/713) и в ноябре 1999 года

¹ Доклад третьей Конференции Организации Объединенных Наций по исследованию и использованию космического пространства в мирных целях, Вена, 19–30 июля 1999 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.00.I.3), глава I, резолюция I, раздел I, пункт 1 (e) (ii), и глава II, пункт 409 (d) (i).

² Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 20 и исправление (A/56/20 и Согг.1), пункт 220.

³ Там же, шестидесятая сессия, Дополнение № 20 и исправление (A/60/20 и Согг.1), пункт 94.

(A/AC.105/732); Практикум Организации Объединенных Наций/Индии по спутниковой системе поиска и спасания, который был проведен в Бангалоре, Индия, в марте 2002 года (A/AC.105/783); Учебные курсы Организации Объединенных Наций/Соединенных Штатов Америки по спутниковой системе поиска и спасания, которые были проведены в Майами, Флорида, Соединенные Штаты Америки, в феврале 2004 года (A/AC.105/827); и Учебные курсы Организации Объединенных Наций/Австралии по спутниковой системе поиска и спасания, которые были проведены в Канберре в марте 2005 года (A/AC.105/851). Доклады о работе этих практикумов отражают различные аспекты описания и функционирования системы КОСПАС-САРСАТ.

6. В настоящем докладе представлена новая информация о системе КОСПАС-САРСАТ, аспектах, которые не были охвачены в предыдущих докладах, и особенностях функционирования системы в зоне действия ее координационного центра в Южной Африке.

7. Согласно исследованиям, вероятность сохранить жизнь у переживших авиационную катастрофу составляет менее 10 процентов, если помощь не приходит в течение первых двух дней, и более 60 процентов, если помощь приходит в течение восьми часов. Безотлагательная помощь требуется также и при аварийных ситуациях на море, особенно если имеются пострадавшие. В качестве гуманитарной программы в области ПС система КОСПАС-САРСАТ существует уже более 20 лет. На протяжении этого периода эта система обеспечивает необходимую информационную поддержку в реальном или близком к реальному масштабе времени, благодаря которой с сентября 1982 года по декабрь 2005 года был спасен 20 531 человек в ходе 5 752 ПС операций.

8. На региональном уровне южная часть Африки делится на два района ПС: авиационный и морской. Район авиационного ПС охватывает континентальную зону, которую составляет суверенная территория Лесото, Намибии, Свазиленда и Южной Африки. Границы морского района ПС простираются на западе приблизительно до полпути между Южной Африкой и Южной Америкой, на востоке приблизительно до полпути между Австралией и Южной Африкой, на севере до границ Анголы, Мозамбика, Намибии и Южной Африки, а на юге до Северного полюса. Общая площадь, покрываемая системой КОСПАС-САРСАТ в Южноафриканском регионе, включая авиационный и морской районы ПС, составляет около 28,5 млн. квадратных километров.

9. В настоящее время Южная Африка в качестве участника системы КОСПАС-САРСАТ предоставляет наземное приемное оборудование и координационный центр в Милнертоне, Южная Африка. Сигналы бедствия принимаются и передаются в морской спасательный координационный центр и Кейптауне и авиационный спасательный координационный центр в Йоханнесбурге. На протяжении нескольких лет Южная Африка создает собственную национальную систему ПС, которая на основе двусторонних соглашений взаимодействует с системами других стран.

10. В ряде стран и территорий в южноафриканском регионе уже созданы эффективные службы ПС, однако многие другие страны еще не осознали выгод, связанных с использованием системы КОСПАС-САРСАТ. Чтобы страны и территории в этом регионе могли использовать эти службы, необходимо обеспечить создание потенциала в таких областях, как просвещение, подготовка

кадров и разработка политики. Поэтому основные цели учебных курсов заключались в том, чтобы:

- а) содействовать повышению осведомленности о программе КОСПАС-САРСАТ;
- б) укрепить взаимодействие на официальном уровне со странами-пользователями с целью улучшить понимание и координацию мероприятий и функционирования программы в этом регионе.

В. Программа

11. Программа учебных курсов предусматривала их открытие, проведение заседаний для представления докладов, организацию однодневной ознакомительной поездки и дискуссионное заседание. Учебные курсы проводились на английском языке.

12. На открытии курсов выступили руководитель Южноафриканской поисково-спасательной службы, заместитель Генерального директора Службы транспортного регулирования и расследований аварий и инцидентов на транспорте, а также представители секретариата КОСПАС-САРСАТ, Южноафриканского управления морских ПС операций и Управления по вопросам космического пространства.

13. На предусмотренных для докладов заседаниях участники курсов из стран южной части Африки представили доклады о деятельности национальных ПС служб, а представители Службы безопасности мореплавания Австралии, Исследовательского центра средств связи Канады, секретариата КОСПАС-САРСАТ, компании EMS Technologies Canada, Международной морской организации (ИМО), Южноафриканского управления морских ПС операций, Южноафриканского управления авиационных ПС операций, компании Telkom SA Limited и Береговой охраны Соединенных Штатов представили 21 техническое сообщение с целью дать практическое понимание основ функционирования системы КОСПАС-САРСАТ. Основное внимание в сообщениях было уделено информации, необходимой для эффективной интеграции службы системы КОСПАС-САРСАТ в национальные ПС системы. С докладами и сообщениями, сделанными в ходе учебных курсов, можно ознакомиться на веб-сайте Управления по вопросам космического пространства (www.unoosa.org).

14. В конце учебных курсов их участникам была дана возможность обсудить региональные вопросы, касающиеся ПС, включая пути повышения эффективности ПС служб в регионе и укрепления отношений сотрудничества.

15. Программа учебных курсов включала также посещение южноафриканских морского спасательно-координационного центра и координационного центра системы, а также посещение спасательного буксира. Это дало участникам возможность наблюдать действие этих структур в реальном масштабе времени и обсудить практические детали ПС.

С. Участники и финансовая поддержка

16. В работе учебных курсов приняли участие более 45 руководителей оперативного уровня ПС, технических специалистов и лиц, ответственных за принятие решений, из следующих стран и организаций: Австралии, Ботсваны, Демократической Республики Конго, Замбии, Зимбабве, Канады, Кении, Лесото, Малави, Мозамбика, Намибии, Объединенной Республики Танзания, Свазиленда, Соединенных Штатов, Уганды и Южной Африки; а также КОСПАС-САРСАТ, ИМО и Управления по вопросам космического пространства. Среди участников были также представители частных промышленных компаний, включая EMS Technologies Canada и Telkom SA Limited.

17. Средства, выделенные Организацией Объединенных Наций и Южной Африкой, были использованы для покрытия организационных расходов, расходов на авиабилеты, проживание и суточные для 13 участников из развивающихся стран региона.

II. Резюме докладов

18. На первом этапе программы курсов участники представили национальные доклады, содержащие информацию об организации местных ПС служб, осуществляемых стратегиях и законодательстве, зонах ответственности и использовании аварийных радиобудей, а также информацию о контактных точках. В общей сложности 12 национальных докладов были представлены делегатами Ботсваны, Демократической Республики Конго, Замбии, Зимбабве, Кении, Лесото, Малави, Мозамбика, Намибии, Объединенной Республики Танзания, Свазиленда и Уганды:

а) *Ботсвана*. Относящийся к Габороне район ПС представляет собой территорию, охваченную международными границами страны и обслуживается спасательно-координационным центром, расположенным в аэропорту им. сэра Серетсе Кхама. Функции подцентров выполняют три других аэропорта: Франсистаун, Маун и Касане. Какого-либо законодательства, предусматривающего наличие аварийных радиомаяков (АРМ) на воздушных судах, не имеется, однако в сентябре 2003 года было распространено извещение относительно авиационной техники, предусматривающее установку на воздушных судах АРМ, передающих сигналы на частотах 406 мегагерц (МГц) и 121,5 МГц. В настоящее время 38 процентов воздушных судов оборудованы АРМ 406 МГц, а Отдел проверки годности к летной эксплуатации ведет соответствующую базу данных;

б) *Демократическая Республика Конго*. За осуществление политики в области морского и речного транспорта в стране отвечает Национальное транспортное агентство (ОНАТРА);

в) *Кения*. За авиационный и морской ПС отвечают соответственно Управление гражданской авиации и Морское управление. Авиационный спасательно-координационный центр находится в Найроби, а морской спасательно-координационный центр – в Момбасе. На большинстве воздушных судов установлены АРМ 121,5 МГц (гражданские самолеты) и АРМ 243 МГц

(военные самолеты) и лишь на двух воздушных судах установлен аварийный радиобуй – указатель местоположения (АРБ), работающий на частоте 406 МГц. В стране не зарегистрирован ни один персональный радиобуй (ПРБ). В настоящее время Управление гражданской авиации создает базу данных по всем воздушным судам, оборудованным АРМ;

d) *Лесото*. Страна осуществляет координацию и сотрудничество с Южной Африкой на основе двустороннего соглашения по ПС, которое было подписано в 2005 году. В настоящее время в чрезвычайных ситуациях используется частота 121,5 МГц, но к 2009 году планируется перейти на 406 МГц, с тем чтобы соответствовать требованиям КОСПАС-САРСАТ;

e) *Малави*. Общую ответственность за организацию ПС на охватываемой территории несет Управление гражданской авиации, и в настоящее время разрабатывается соглашение с местными учреждениями и другими государствами относительно проведения ПС внутри страны. Спасательно-координационный центр находится в международном аэропорту им. Камузу, Лилонгве. Согласно авиационному регистру радиобуи установлены приблизительно на 30 самолетах и 50 морских судах, и ожидается, что в следующие пять лет их число возрастет на 30 процентов. В Малави осуществляется круглосуточный прием на частоте 121,5 МГц, а к 2009 году планируется перейти на частоту 406 МГц, с тем чтобы соответствовать требованиям КОСПАС-САРСАТ;

f) *Мозамбик*. Спасательно-координационный центр находится в международном аэропорту в городе Бейра, а два подцентра – в центре управления в Мапуту и в Нампула. Спасательно-координационный центр и подцентры оборудованы лишь основными средствами связи. ПС службы недавно были переданы в ведение *Aerportos de Mocambique*, т.е. выведены из подчинения управления аэропортов. В организации ПС участвуют национальные авиалинии, военно-морской флот, военно-воздушные силы и местные административные органы;

g) *Намибия*. Морской спасательный подцентр и авиационный спасательный подцентр находятся соответственно в Вэлвис-Бэй и Виндхукке. В 2000 году между Намибией и Южной Африкой было подписано соглашение относительно координации служб ПС. В соответствии с этим соглашением любая из этих двух стран может запрашивать у другой помощь в предоставлении воздушных судов, кораблей, людей и оборудования. В 2006 году эти две страны создали совместный двусторонний комитет по ПС для более эффективного решения вопросов, касающихся ПС;

h) *Свазиленд*. За авиационный ПС в стране отвечает Управление гражданской авиации. Какого-либо законодательства в поддержку ПС деятельности не существует, однако осуществляется эффективная координация и сотрудничество с постоянно действующим спасательным подцентром, который находится в международном аэропорту "Мацафа". В настоящее время ожидает одобрения и подписания двустороннее соглашение по ПС между Свазилендом и Южной Африкой и готовится аналогичное соглашение с Мозамбиком. В качестве аварийной частоты Свазиленд использует частоту 121,5 МГц и планирует к 2009 году перейти на 406 МГц, чтобы соответствовать требованиям КОСПАС-САРСАТ;

i) *Уганда*. За авиационный и морской ПС на внутренних водных путях отвечает Управление гражданской авиации, которое разработало план ПС действий в аварийных ситуациях, а также руководство по ПС операциям. В Устав гражданской авиации 2006 года были включены нормы, касающиеся ПС. Кения, Объединенная Республика Танзания и Уганда подписали соглашение о сотрудничестве в области ПС, включая подготовку кадров, проведение совместных учений и разработку процедур, методов, оборудования и структур;

j) *Объединенная Республика Танзания*. Авиационный ПС обеспечивает Управление гражданской авиации, а морской ПС – морское управление. Все воздушные суда в стране оборудованы АРМ, работающими на 121,5 МГц (гражданские самолеты) и 243 МГц (военные самолеты). Спасательно-координационный центр, расположенный в международном аэропорту Дар-эс-Салама, принимает сигналы бедствия из координационных центров в Кейптауне (Южная Африка) и Бангалоре (Индия). Управление гражданской авиации приступило к регистрации радиомаяков для создания базы данных, которая могла бы использоваться в интересах ПС, и для снижения ущерба от ложных сигналов бедствия;

k) *Замбия*. ПС деятельность в стране не имеет четкой организации, поскольку не поддерживается законодательством. Подписан меморандум о договоренности между заинтересованными сторонами, который, однако, часто не срабатывает, когда дело доходит до реальных ПС операций. Спасательно-координационный центр находится в международном аэропорту Лусаки, а три подцентра – в аэропортах Ндола, Ливингстона и Мфуве. В каждом аэропорту, обслуживаемом диспетчерами, имеются подготовленные специалисты по ПС. Аварийные оповещения КОСПАС-САРСАТ принимаются воздушными судами с АРМ на борту. Замбия намерена, используя проект Африканской комиссии гражданской авиации, реорганизовать свою ПС деятельность, включая законодательство по ПС;

l) *Зимбабве*. За ПС совместно отвечают Управление гражданской авиации и Министерство обороны. Законодательство по ПС разработано и ожидает опубликования Управлением Генерального прокурора. Разработано соглашение по ПС между Южной Африкой и Зимбабве, которое ожидает подписания министрами правительств этих двух стран. Спасательно-координационный центр находится в международном аэропорту Хараре, а подцентры – в аэропортах "Виктория-Фолс", "Дж.М. Нкомо", "Кариба", "Буфало-Рейндж" и "Принца Чарльза". Управление гражданской авиации не ведет регистрации радиомаяков, однако для операторов действует правило, согласно которому в соответствии с руководящими принципами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на борту должны иметься автоматически включаемые АРМ;

19. Приглашенные эксперты выступили с техническими докладами по компонентам системы КОСПАС-САРСАТ, включая: а) обзор системы КОСПАС-САРСАТ; б) космический сегмент; в) наземный сегмент; г) аварийные радиомаяки, их регистрация и будущие технологии; д) новые разработки для КОСПАС-САРСАТ, включая Судовую систему охранного оповещения, Систему дальней идентификации и слежения за судами и Глобальную систему оповещения о бедствиях и обеспечения безопасности на море; и е) вопросы функционирования ПС.

20. В рамках обзора системы КОСПАС-САРСАТ были представлены четыре доклада, содержащие, в частности, обновленную информацию о текущем состоянии системы, статистические данные и информацию о мерах регулирования и о функционировании системы, особенно в Южной Африке.

21. По состоянию на октябрь 2006 года официальными участниками программы КОСПАС-САРСАТ являлись 38 стран и две организации, в том числе четыре страны – участницы Соглашения о международной программе КОСПАС-САРСАТ, которые являются поставщиками и операторами космического сегмента системы. В настоящее время в системе насчитывается приблизительно 1 млн. радиобуев (550 000 радиобуев, работающих на частоте 121,5/243 МГц, и 430 000 – на частоте 406 МГц), 12 спутников (семь низкоорбитальных (система НССПС) и пять геостационарных (система ГССПС)), 64 наземные приемные станции (46 станций приема и обработки информации в системе НССПС (НИОСПОИ) и 18 станций приема и обработки информации в системе ГССПС (ГЕОСПОИ)) и 26 координационных центров для распространения сигналов бедствия по всему миру.

22. В 2005 году с помощью системы КОСПАС-САРСАТ было спасено 1 666 человек в ходе 435 ПС операций, в том числе в связи с аварийными ситуациями в воздухе (109 человек в ходе 57 ПС операций), на море (1 408 человек в ходе 274 ПС операций) и на суше (149 человек в ходе 104 ПС операций). По состоянию на конец 2005 года число используемых в мире радиобуев 406 МГц превысило 429 000, что на 13,3 процента больше, чем в 2004 году.

23. Южная Африка в качестве стороны, подписавшей Соглашение о международной программе КОСПАС-САРСАТ, предоставляет данные о бедствиях соответствующим контактным точкам ПС служб в зоне ответственности КОСПАС-САРСАТ, которая относится к Южной Африке и в которую входят Ангола, Ботсвана, Бурунди, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Лесото, Малави, Мозамбик, Намибия, остров Святой Елены, Руанда, Свазиленд и Уганда. Координационный центр и НССПС в Южной Африке были введены в первоначальную эксплуатацию 7 февраля 2001 года Морским отделом компании Telkom SA Limited от имени Министерства транспорта Южной Африки. Этот координационный центр был включен в Тихоокеанский юго-западный район распространения данных, в который входит также координационный центр в Австралии.

24. Участники были проинформированы о современных вопросах, касающихся ПС, которые возникают в связи с работой ИМО. Было отмечено, что Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море⁴ и Международную конвенцию по поиску и спасанию на море⁵ ратифицировали, соответственно, 37 и 18 африканских государств. Была представлена информация о поправках, которые недавно были внесены в обе эти конвенции. Кроме того, участники были проинформированы об организации межправительственного надзора над поставщиками предлагаемых возможных будущих услуг в области подвижной связи для Глобальной системы оповещения о бедствиях и обеспечения безопасности на море, а также о новых мерах,

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1184, No. 18961.

⁵ Там же, vol. 1405, No. 23489.

касающихся обращения с не имеющими документов мигрантами, лицами, ищущими убежища или беженцами, которые были спасены на море. Было сообщено также о предлагаемом изменении политики ИКАО в отношении сборов за портовые и аэронавигационные услуги, которое предполагает возможность использования части оплаты для оказания ПС услуг. Было сообщено о подготовке к совещанию министров морского транспорта африканских стран, которое будет проведено в начале 2007 года.

25. Два представленные доклада были посвящены космическому сегменту КОСПАС-САРСАТ, в частности будущему развитию системы. Для использования в полном объеме возможностей двух геостационарных спутников по обеспечению аварийного оповещения были разработаны радиобуи 406 МГц с протоколом местоположения, которые способны передавать в сообщении о бедствии координаты, полученные от глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС). Использование ГНСС в ПС операциях позволят не только получать в близком к реальному времени оповещения о бедствиях из любых точек Земли и определять точные координаты этих точек, но и внедрить новую ПС функцию – обратный канал связи от оператора к аварийному радиомаяку. Для этого на каждом спутнике будет установлен транспондер, способный передавать сигналы бедствия от передатчиков пользователей в спасательно-координационный центр, который затем инициирует спасательную операцию. Одновременно система будет передавать сигнал пользователю с информацией о том, что о его ситуации известно и что к нему идут на помощь. С внедрением этой функции несомненно повысится эффективность системы, что приведет к спасению еще большего количества людей. В настоящее время для этой системы ведется проектирование и разработка спутниковой аппаратуры и прототипных терминалов местных пользователей. На некоторых спутниках Глобальной системы позиционирования (GPS) проводятся предварительные испытания экспериментальной аппаратуры, а международные испытания системы планируется провести в 2007-2010 годах.

26. Два представленные доклада были посвящены наземному сегменту КОСПАС-САРСАТ, в том числе роли координационных центров системы. В докладах были изложены функции НИОСПОИ и ГЕОСПОИ как основного наземного компонента системы. Участникам были предоставлены карты с нанесенными границами районов распространения данных и зон обслуживания соответствующих координационных центров.

27. Четыре представленные доклада были посвящены вопросам, касающимся радиобуев. Участникам было представлено подробное толкование стандартизованных форматов сообщений, используемых между координационными центрами системы и спасательно-координационными центрами. Было указано на то, что надлежащая регистрация радиобуев является одним из важнейших факторов, определяющих успех или неудачу ПС операций и позволяющих уменьшить вред от ложных сообщений о бедствии.

28. Из каждых 50 сигналов бедствий, получаемых спутниками, лишь один является настоящим обращением за помощью. Это стало главной причиной того, почему в рамках программы КОСПАС-САРСАТ было решено прекратить использование частот 121,5/243 МГц для спутникового аварийного оповещения к 2009 году: все сигналы бедствия будут передаваться в цифровом формате на частоте 406 МГц. Следовательно, можно ожидать, что стоимость радиобуев

406 МГц несколько снизится. ИКАО и ИМО требуют регистрации АРМ и АРБ, работающих на частоте 406 МГц. Каждое государство должно предоставить КОСПАС-САРСАТ подробную информацию из своего регистра радиобуев 406 МГц, включая адрес и номера телефона и факса или телекса. Международная регистрационная база данных радиобуев (МРБДР) позволяет пользователям, если отсутствует национальная система регистрации, регистрироваться напрямую и обеспечивает для ПС служб доступ к регистрационным данным через Интернет (www.406registration.com). В настоящее время в МРБДР зарегистрировано более 3 000 радиобуев.

29. Три представленные доклада были посвящены новым разработкам в системе КОСПАС-САРСАТ. В 2004 году в соответствии со спецификациями ИМО в рамках программы КОСПАС-САРСАТ была внедрена Судовая система охранного оповещения (ССОО) на основе передатчиков, работающих на частоте 406 МГц. Назначение этой Системы в том, чтобы оповещать власти об актах пиратства и терроризма в отношении судов. Обработка сигналов тревоги ССОО проводится по той же процедуре, что и сигналов бедствия на частоте 406 МГц за исключением того, что в итоге сообщение о судовом сигнале тревоги направляется в службы безопасности, а не в ПС службы. Администрациям следует определить потребности своих стран, связанные с активацией и установкой радиобуев ССОО, работающих на частоте 406 МГц, зарегистрировать свой компетентный орган в ИМО и поручить своему вспомогательному координационному центру внедрить подходящий метод распространения охранных оповещений ССОО. В настоящее время ССОО в рамках КОСПАС-САРСАТ могут пользоваться семь администраций, а в продаже на рынке имеются два типа утвержденных радиобуев ССОО.

30. На своей восьмидесятой первой сессии в мае 2006 года Комитет ИМО по безопасности на море принял новые правила в отношении Системы дальней идентификации и слежения за судами (СДИ), а также стандарты функционирования и функциональные требования. Слежение за любым соответствующим судном начинается с того, что бортовая аппаратура передает данные о местоположении в СДИ, в том числе судовые координаты ГНСС, время и идентификационные данные. Затем центры обработки данных СДИ анализируют эти судовые данные и направляют их пользователям данных СДИ в соответствии с планом их распространения. Пользователям данных СДИ может быть предоставлено право получать или запрашивать эти данные в качестве портового государства, прибрежного государства или органа управления ПС. Благодаря данным СДИ орган управления ПС будет располагать подробной информацией о судах, находящихся в пределах требуемой дальности, при проведении ПС.

31. В соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море с поправками, внесенными в нее в 1992 году, была создана Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) в качестве основного средства оповещения ПС служб на суше о необходимости быстрого реагирования на аварийные ситуации на море. ГМССБ состоит из нескольких подсистем, таких как система цифрового избирательного вызова, ПС транспондерная система, системы спутниковой связи, информационные системы обеспечения безопасности на море и система АРБ. С помощью Цифровой автоматической системы оповещения осуществляется

прослушивание судов, терпящих бедствие, в диапазоне сверхвысоких, высоких и средних частот, и получаемая информация (координаты, идентификация судна и характер бедствия) передается операторам на береговых радиостанциях или в спасательно-координационных центрах. Для ежедневной передачи информации, касающейся безопасности на море, например метеорологических прогнозов, навигационных предупреждений и другой информации, на суда, в основном используются системы SafetyNET и NAVTEX. Система "Инмарсат" обеспечивает приоритетный доступ к каналам спутниковой связи в чрезвычайных ситуациях и передачу оповещений о бедствиях сотрудникам ПС служб. Южная Африка, являющаяся стороной этой Международной конвенции, предоставляет услуги службы информации по безопасности на море системы SafetyNET через станцию "Гунхилли" в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии или станцию "Бурум" в Нидерландах, а также услуги службы информации по безопасности на море системы NAVTEX через станции в Кейптауне, Порт-Элизабет и Дурбане.

32. Пять представленных докладов были посвящены вопросам функционирования ПС. Участники были проинформированы о том, как, учитывая функциональные и технические требования, национальный орган управления ПС может создать эффективно действующие спасательно-координационные центры или спасательные подцентры. В качестве основного требования для передачи в любую страну оповещений КОСПАС-САРСАТ о бедствиях было указано, в частности, на наличие надежных каналов связи между национальными спасательно-координационными центрами и узловым координационным центром, включая предоставление контактной информации (адрес, электронная почта и номера телефона и факса) в национальный контактный пункт ПС. Был рассмотрен также вопрос о том, что следует учитывать на каждом этапе планирования и создания национального механизма ПС.

33. Участникам было рассказано об опыте и уроках, извлеченных в ходе учебной ПС операции, которую провел авиационный спасательно-координационный центр Южной Африки в феврале 2004 года, а также была предоставлена возможность изучить новые технологии в сфере управления ПС, включая систему управления в аварийных ситуациях, сбор данных с датчиков в реальном времени, ориентирный маркерный буй с самоопределением местоположения, австралийскую береговую систему наблюдения "Eye in The Sky", компьютеризованный ПС и т.д.

34. Для участников было организовано посещение координационного центра системы КОСПАС-САРСАТ и морского спасательно-координационного центра в Кейптауне с целью ознакомления с тем, как осуществляется практическая связь между системой КОСПАС-САРСАТ и национальной оперативной службой ПС. Они посетили также ПС буксир *Smit Amandla*, который по договору с правительством Южной Африки используется в рамках срочных спасательных операций на море.

35. В заключение были проведены заседания, посвященные анализу и обсуждению учебных курсов, с целью оценки общего качества курсов и рассмотрения замечаний и рекомендаций их участников. Был распространен вопросник, результат ответов на который был обсужден в ходе заключительного дискуссионного заседания.

III. Замечания и рекомендации

A. Замечания общего характера

36. Было сочтено, что учебные курсы были организованы хорошо и проведены весьма успешно. Особенностью этих курсов было то, что общение участников происходило в относительно неформальной атмосфере, а немногочисленный состав группы способствовал активному участию и установлению связей.

37. В целом все участники стали лучше понимать, как функционирует система КОСПАС-САРСАТ, при этом некоторые из них впервые познакомились с ней. Учебные курсы позволили участникам установить рабочие отношения, которые будут поддерживаться в рамках практической деятельности. Следует особо отметить взаимодействие государств со страной, которая осуществляет координацию ПС служб в том районе, где они расположены. Обсуждения продолжались также вне официальных рамок курсов.

38. Важное значение имело то, что у участников была возможность обновить информацию о контактных точках ПС. Участники особо отметили важное значение того, чтобы службы и средства координационного центра системы и спасательно-координационных центров в Южной Африке использовались совместно с соседними странами региона, у которых нет ресурсов для создания собственных центров.

B. Рекомендации

39. Участники рекомендовали: а) содействовать развитию взаимного сотрудничества и координации между органами управления ПС, в том числе между спасательно-координационными центрами; б) обеспечить, чтобы Кения, Объединенная Республика Танзания и Уганда, получающие аварийные оповещения из Индии и Италии, получали такие оповещения непосредственно из координационного центра в Южной Африке на основе двусторонних соглашений между странами; в) на следующем совещании Объединенного комитета КОСПАС-САРСАТ рассмотреть вопрос о возможной корректировке района распространения данных; г) организовать для развивающихся стран курсы углубленного изучения КОСПАС-САРСАТ для ознакомления с тенденциями в области применения технологии ПС; д) один из будущих учебных курсов провести на французском языке для франкоязычных стран; е) регулярно проводить проверку связи для обеспечения актуальности всей контактной информации; и г) для повышения эффективности подготовки организовать учебные курсы по КОСПАС-САРСАТ на основе практических учений. В этой связи представитель авиационного спасательно-координационного центра Южной Африки объявил о том, что соседним странам в регионе будет направлено письмо с приглашением принять участие в следующих ПС учениях (в феврале–марте 2007 года).

С. Заключение

40. Согласно оценке участников, Управление по вопросам космического пространства и Министерство транспорта Южной Африки весьма успешно провели учебные курсы по спутниковой системе ГС в интересах стран южноафриканского региона. Благодаря сотрудничеству и участию южноафриканских стран, секретариата КОСПАС-САРСАТ и партнеров из промышленного сектора намеченные цели учебного курса были успешно достигнуты.
