



# СОЗДАНИЕ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ СИСТЕМЫ СВЯЗИ ПРИ БЕДСТВИИ

*Ю. В. Петухов, начальник отдела связи, навигации и научной деятельности Росморречфлота  
С. А. Пономаренко, заместитель начальника отдела*

Прошло более восьми лет со дня выхода постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1997 года № 813 «О создании и функционировании Глобальной системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)». Наличие некоторых проблем по дальнейшему развитию и функционированию этой системы побудило авторов к написанию данной статьи.

**Н**А ПРОТЯЖЕНИИ всей истории развития судовой радиосвязи осуществлялся постоянный поиск и создание более совершенных средств и систем радиосвязи, а также оптимизация организации связи на море для обеспечения безопасности мореплавания.

В 1988 году Международная морская организация (ИМО) провела Конференцию правительств, принявших Конвенцию по охране человеческой жизни на море СОЛАС-74, на которой были приняты поправки к этому документу, связанные с внедрением ГМССБ.

**Данная система призвана выполнять следующие функции:**

- обеспечение связи между морскими судами и береговыми спасательно-координационными центрами в случае бедствия;
- организация поиска и спасения судов и людей на море;
- обеспечение мореплавателей информацией по безопасности мореплавания (ИБМ) как метеорологической, так и навигационной и служебной связью с использованием всех средств связи морской подвижной службы, средств аварийного оповещения и определения местоположения.

К 1 февраля 1999 года в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС-74 и поправок к ней 1988 года страны-участницы, в том числе Российская Федерация, должны были обеспечить полный ввод в действие ГМССБ.

В целях выполнения обязательств Российской Федерации по вводу в действие ГМССБ Правительство РФ издало постановление от 3 июля 1997 года № 813, в котором функции головной организации, ответственной за создание и функционирование этой системы в России, были возложены на Министерство транспорта РФ.

Во исполнение указанного постановления Минтрансом России был издан приказ № 125 от 21 октября 1997 года, а затем дополнение к нему (приказ № 113 от 31 декабря 1999 года). Данным приказом, в частности, была образована комиссия под руководством первого заместителя министра транспорта для координации совместной деятельности по созданию, развитию, обеспечению функционирования ГМССБ и проведению единой технической политики в этой области. В состав комиссии вошли представители заинтересованных органов федеральной исполнительной власти: Минтранса, Минобороны, Госкомрыболовства, Росгидромета, ФПС, Гостехкомиссии, Росавиакосмоса, Минэкономразвития, МЧС России, ОАО «Газпром», РАСУ, — а также НИИ и ПКО, РАН России и др.

На заседаниях комиссии, проводившихся 2 раза в год, рассматривались актуальные вопросы по созданию, развитию и функционированию всех составляющих систем ГМССБ Российской Федерации, коллегиально принимались решения, которые оперативно реализовывались соответствующими организациями и ведомствами.

В соответствии с Положением о Федеральном агентстве морского и речного транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 года № 371, выполнение функций головной организации, ответственной за создание и функционирование ГМССБ, было возложено на «Росморречфлот».

**В настоящее время построенная и функционирующая береговая составляющая ГМССБ в Российской Федерации состоит из следующих систем.**

**1 Система «КОСПАС-САРСАТ»,** предназначенная для определения географических координат и государственной принадлежности терпящих бедствие судов, кораблей, самолетов и других подвижных объектов.

Система состоит из четырех станций приема и обработки информации в городах Москва, Архангельск, Новосибирск и Находка, а также Международного координационно-вычислительного центра (МКВЦ) в городе Москве. «КОСПАС-САРСАТ» позволяет оперативно принимать аварийные сигналы практически на всей территории

России в масштабе реального времени и обеспечивать взаимодействие как между МКВЦ, так и с иностранными аварийными службами, что является положительным примером плодотворного международного сотрудничества.

**2 Система «НАВТЕКС»**, предназначенная для передачи мореплавателям, находящимся в прибрежных районах, навигационной и метеорологической информации по безопасности в режиме узкополосного буквопечатания.

Из 16 пунктов, спланированных к созданию в Российской Федерации, в настоящее время действуют 9; они приняты государственной комиссией и введены в эксплуатацию. Созданные и функционирующие в России береговые пункты являются частью международной автоматизированной системы «НАВТЕКС» и обеспечивают передачу информации в прибрежной зоне безопасности и судоходства РФ на частоте 518 кГц (на английском языке) и на частотах 490 и 4209,5 кГц (на русском языке).

**3 Система аварийного радионаблюдения** на частотах бедствия и связь при спасательных операциях.

В соответствии с рекомендациями ИМО и разработанными Минтрансом России нормативными документами в Российской Федерации были созданы морские районы ГМССБ А1 и А2. Аварийное наблюдение на частотах бедствия и связь при спасательных операциях в этих районах обеспечивают около 53 базовых станций ГМССБ (по данным ИМО — 39 объектов), построенных за 8 лет Минтрансом и Минсельхозом России по следующим критериям:

- морской район А1 — зона в пределах охвата береговых станций (БС), оснащенных УКВ-радиостанцией с селекторным вызовом, с помощью которой ведется непрерывное наблюдение за сигналами бедствия;
- морской район А2 — зона (исключая морской район А1) в пределах охвата береговых станций, оснащенных ПВ/КВ-радиостанцией с селекторным вызовом, с помощью которой ведется непрерывное наблюдение за сигналами бедствия.

При планировании создания морских районов ГМССБ в прибрежных зонах Российской Федерации организация морских районов А3 (радионаблюдение на частотах ЦИВ в диапазоне КВ) не предполагалась. Тем не менее из-за невозможности обеспечить перекрытие всего Дальневосточного бассейна морскими районами А1 и А2 Комиссией по ГМССБ при Минтрансе России было принято решение морскую акваторию Дальнего Востока, не охваченную морскими районами А1 и А2, считать морским районом А3 ГМССБ, в котором обеспечено непрерывное наблюдение за сигналами бедствия с помощью международной космической системы связи «ИНМАРСАТ».

**4 Система передачи** навигационной и гидрометеорологической информации на удаленные районы Мирового океана.

Всемирной службой навигационных предупреждений (ВСНП) было проведено условное деление Мирового океана на 16 морских географических районов с целью координированной и достоверной передачи навигационной и гидрометеорологической информации на удаленные районы Мирового океана береговыми радиостанциями.

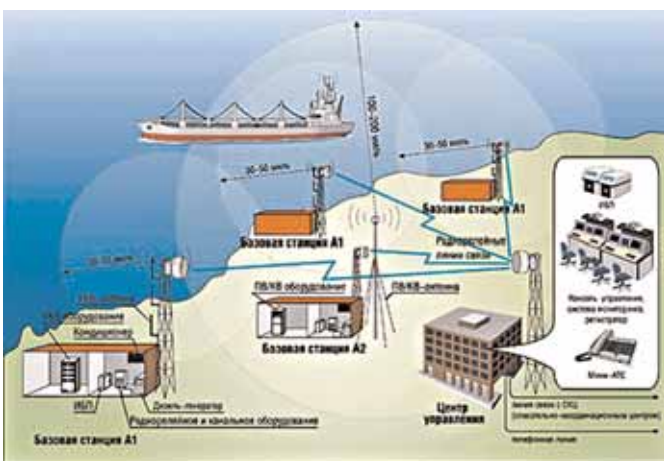
Для каждого района назначена страна-координатор, которая осуществляет сбор, обобщение, анализ и передачу информации по безопасности мореплавания в виде районных предупреждений — НАВАРЕА.

Российская Федерация является координатором района XIII (северо-западная часть Тихого океана) и осуществляет передачу районных предупреждений через систему береговых станций «НАВТЕКС», береговых КВ-радиостанций и посредством использования системы безопасности SafetyNET через норвежскую станцию Ейк.

Принимая во внимание мнение, высказанное Норвегией на заседании Комитета безопасности мореплавания (КБМ-80), Россия подготовила и представила в конце 2005 года в Подкомитет ИМО по радиосвязи, поиску и спасению (КОМСАР-10) Ноту об установлении двух новых районов НАВАРЕА/МЕТАРЕА — XVII, XVIII для повышения безопасности мореплавания в арктических морях, примыкающих к побережью России. Подкомитету предложено обсудить этот документ в соответствующем пункте повестки дня и представить доклад по данному вопросу на КБМ-81.

Таким образом, можно с уверенностью констатировать, что за годы, прошедшие со дня выхода постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1997 года № 813, благодаря усилиям Министерства транспорта и Министерства сельского хозяйства РФ в стране создана, функционирует и развивается Глобальная морская система связи при бедствии и безопасности мореплавания. Тем самым Россия выполнила взятые на себя международные обязательства по ГМССБ.

Вместе с тем имеются нерешенные и постоянно возникающие проблемы по развитию и функционированию данной системы. Авторы статьи остановятся на наиболее глобальных и острых из них, требующих немедленного вмешательства для их решения со стороны руководства Минтранса и Федерального агентства морского и речного транспорта. Более подробно актуальные проблемы ГМССБ рассмотрены в статьях В.А. Бобкова «Глобальная морская система связи при бедствии: ее создание и функционирование в Российской Федерации»; Ю.Г. Передина, В.А. Мелехова, С.А. Тонких «О некоторых проблемах совершенствования системы ГМССБ» (журнал «Информост». — 2005. — № 6), а также в аналитических материалах Информационно-аналитического



Типовой вариант комплектации базовых станций ГМССБ морских районов А1, А2

центра «Морсвязьконсалтинг» (www.msconsult.ru) и на сайте ФГУП «Морсвязьспутник» (www.marsat.ru).

**Работы по созданию, совершенствованию и функционированию ГМССБ в Российской Федерации ведутся по следующим основным направлениям:**

**1.** Создание и развитие береговой составляющей ГМССБ (станции морских районов А1 и А2, системы «НАВТЕКС», ЗСС систем «КОСПАС-САРСАТ» и «ИНМАРСАТ»);

**2.** Разработка эксплуатационно-технических и нормативно-правовых документов, регламентирующих процесс создания, развития и функционирования ГМССБ в Российской Федерации;

**3.** Оснащение морских судов и судов класса «река — море» оборудованием ГМССБ в соответствии с рекомендациями ИМО;

**4.** Подготовка специалистов ГМССБ.

Наиболее полно и успешно решены проблемы третьего и четвертого направлений. На всех морских судах и судах смешанного плавания «река — море», совершающих международные рейсы под флагом Российской Федерации, установлено оборудование ГМССБ. Продолжается оснащение судов, не подпадающих под требования главы IV Конвенции СОЛАС, оборудованием ГМССБ. К настоящему времени, по данным Российского Морского Регистра судоходства и Российского Речного Регистра, оборудованием ГМССБ оснащено более 2950 морских судов и 550 судов смешанного плавания, плавающих под российским флагом.

По данным ФГУП «Морсвязьспутник», около 50 учебно-тренажерных центров ГМССБ за эти годы подготовили более 10 тыс. радиоспециалистов.

Что касается разработки эксплуатационно-технических и нормативно-правовых документов в части ГМССБ, то в этом направлении деятельности создано положение, вызывающее тревогу. Активно начатая работа в начальный период создания ГМССБ в настоящее время приостановилась. По данным ФГУП «Морсвязьспутник», за период создания ГМССБ было разработано 22 нормативных документа, касающихся этой системы. Однако некоторые из них до сих пор носят временный характер, а большинство уже не отвечают международным требова-

ниям в соответствии с решениями ИМО и МСЭ, а также сложившейся обстановкой. Контроль за строгим соблюдением действующих нормативных документов ГМССБ практически отсутствует.

Наибольшее внимание со стороны государственных органов исполнительной власти и других заинтересованных организаций было уделено созданию и развитию береговой инфраструктуры ГМССБ в Российской Федерации. Это сказалось на темпах строительства и ввода в эксплуатацию береговых объектов ГМССБ: в 1998–2003 гг. было построено и запущено подавляющее большинство объектов ГМССБ на территории страны в соответствии с разработанными планами.

**Авторы располагают информацией, что Российская Федерация имеет следующие береговые объекты ГМССБ:**

- береговых станций морского района А1 — 36 шт.;
- береговых станций морского района А2 — 17 шт.;
- береговых станций «НАВТЕКС» — 9 шт.;
- береговых станций КВ для передачи ИБМ на удаленные районы Мирового океана — 5 шт.;
- станций приема и обработки информации системы «КОСПАС-САРСАТ» — 3 шт. и Международный координационный вычислительный центр;
- земных спутниковых станций системы «ИНМАРСАТ» — 2 шт.

документов и т. д.), а также с тем, что практически отсутствуют базовые станции ГМССБ на трассах Северного морского пути.

На первый взгляд, эти цифры вполне приемлемы, но если знать количество морских (торговых, рыбных и др.) портов и портопунктов, где планировалось создать морские районы А1 (а их более 70), если произвести расчеты зон охвата морскими районами А2 (150–200 миль), то необходимо построить еще как минимум 40 базовых станций (без учета трасс Северного морского пути) морских районов А1 и А2.

Но наиболее плачевная ситуация сложилась с российской береговой составляющей международной автоматизированной системы «НАВТЕКС» и береговыми КВ-станциями для передачи навигационной и гидрометеорологической информации на удаленные районы Мирового океана в рамках Всемирной службы навигационных предупреждений. Продолжение развития этой составляющей, учитывая использование четырех станций «НАВТЕКС» на территории России, было первым этапом создания ГМССБ в Российской Федерации.

Создание береговых радиостанций системы «НАВТЕКС», по мнению В.А. Бобкова (Информост. — 2005. — № 6), секретаря Комиссии ГМССБ, одного из главных специалистов в этой области, должно быть приоритетным и проводиться с учетом новых требований Регламента радиосвязи и ИМО. Однако работы

**Данные о береговых объектах ГМССБ по состоянию на 2005 год**

NN п/п	Береговой объект ГМССБ	Регионы Российской Федерации				По данным ИМО
		Северо - Западный	Азово - Черномор- ский	Каспий- ский	Дальне- восточный	
1	БС морского района А1	11	11	03	11	26
2	БС морского района А2	05	04	02	06	13
3	«НАВТЕКС»	04	01	01	05	09
<b>Итого:</b>		<b>20</b>	<b>16</b>	<b>06</b>	<b>22</b>	<b>48</b>

Необходимо отметить, что эти данные разительно отличаются от данных ИМО по Российской Федерации относительно количества береговых станций морских районов А1, А2. Это связано с текущим состоянием этих станций (опытная эксплуатация, завершение строительства, оформление разрешительных

велись по временным технико-эксплуатационным требованиям, что и привело к создавшемуся положению. Особенно это касается районов Арктики, где из шести станций системы «НАВТЕКС», планировавшихся к строительству в последние четыре года (см. «Перечень береговых объектов безопасности мореплавания,

планируемых к созданию (развитию, модернизации) в 2003–2006 гг.), работают только три — в Мурманске, Архангельске и п. Тикси (опытная эксплуатация).

Авторы статьи полностью согласны с мнением, что развитие современного российского сегмента международной системы «НАВТЕКС», как части ВСНП, особенно в районах Арктики и Дальнего Востока, должно стать государственной задачей с продуманной программой развития и совершенствования, целевым бюджетным финансированием. Это позволит обеспечить безопасность плавания в морских районах Дальнего Востока и на трассах Северного морского пути. Данная проблема должна стать предметом обсуждения на заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, коллегии Минтранса России и совещании у руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта. Кроме того, ее необходимо отразить в проекте доклада Минтранса России Президенту Российской Федерации «Основные проблемы реализации морской транспортной стратегии в арктическом регионе и вопросы совершенствования организации ледокольного обеспечения, с учетом увеличения грузопотоков по трассам Северного морского пути до 2020 года».

Передача навигационной и гидрометеорологической информации на удаленные районы Мирового океана (для России по международным обязательствам это район НАВАРЕА — XIII) осуществляется 8 береговыми КВ-станциями и через Международную службу безопасности SafetyNET, которая дополняет систему «НАВТЕКС».

До последнего времени передачи ИБМ на район НАВАРЕА/МЕТАРЕА — XIII осуществлялись с помощью норвежской земной спутниковой станции Ейк, что наносило урон престижу Российской Федерации как морской и космической державы. Благодаря предпринятым усилиям со стороны Минтранса России и, в частности, ФГУП «Морсвязьспутник», в декабре 2005 года введена в эксплуатацию ЗСС в Находке, которая без помощи иностранных государств позволит передавать информацию по безопасности мореплавания на район НАВАРЕА — XIII.

Авторы данной статьи твердо убеждены в том, что устранение недостатков и решение проблем в создании, развитии и функционировании ГМССБ как объективного, так субъективного характера необходимо начать с возобновления деятельности Комиссии по ГМССБ.

Во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1997 г. № 813 приказом Минтранса России от 1 декабря 1997 года № 151 было утверждено Положение о Комиссии по ГМССБ и ее состав. В комиссию вошли представители заинтересованных органов исполнительной власти и организаций.

Комиссия на коллегиальной основе достаточно эффективно координировала и контролировала проводимые мероприятия по созданию ГМССБ в России и к 1 февраля 1999 года обеспечила выполнение Россией международных обязательств.

К сожалению, и это необходимо признать, с началом проведения Правительственной комиссией административной реформы по оптимизации государственных органов исполнительной власти (с первого полугодия 2004 года) Комиссия по ГМССБ прекратила свою деятельность, что незамедлительно сказалось на состоянии ГМССБ, темпах ее развития и совершенствования.

Для исправления создавшегося положения в соответствии с Планом мероприятий «Росморречфлота» в I квартале 2006 года планируется провести совещание под председательством руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта А.А. Давыденко по состоянию, развитию и функционированию ГМССБ с руководителями подведомственных учреждений и предприятий. Подготовка к проведению совещания уже начата. Одним из вопросов, которые планируется обсудить, будет выработка предложений по изменению персонального состава Комиссии по ГМССБ и организации ее деятельности.

**Обновленная комиссия (под руководством Минтранса) должна осуществлять деятельность по таким важнейшим направлениям, как:**

— разработка Плана развития ГМССБ на ближайшие годы с учетом имеющихся и создаваемых новых технологий в области связи и информационного обеспе-

чения, опыта функционирования, новых документов и рекомендаций ИМО в области обеспечения безопасности и охраны человеческой жизни, в том числе на трассах Северного морского пути и в прибрежных водах российского Дальнего Востока;

- организация взаимодействия с Министерством финансов и Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации по вопросам финансирования и материально-технического обеспечения развития и совершенствования ГМССБ, с учетом того, что резервный фонд Минтранса России, за счет которого в основном финансировалось создание и функционирование системы, с 2004 года не существует;
- координация разработки и переработки имеющихся нормативных документов по ГМССБ с учетом современных реалий в данной области, введенных в действие ИМО новых руководств и эксплуатационных стандартов относительно оборудования ГМССБ;
- корректировка основных разработанных направлений (создание новой программы) подготовки и переподготовки специалистов в области ГМССБ, при этом необходимо учесть опыт Норвегии, Морская администрация которой сделала неутешительный вывод об уровне компетенции своих радиооператоров ГМССБ.

На основе проведенного краткого анализа состояния и перспектив развития ГМССБ в Российской Федерации в данной статье и статьях других авторов, а также исследований, проводившихся ИАЦ «Морсвязьконсалтинг», можно сделать следующие выводы.

**1** Российская Федерация, несмотря на объективные трудности экономического, финансового и административного характера, в основном выполнила взятые на себя обязательства перед международным сообществом по созданию и функционированию ГМССБ.

**2** Наибольшие достижения в оборудовании судов аппаратурой ГМССБ, обучении радиоспециалистов для работы на ней были достигнуты в первый период создания системы в Российской Федерации благодаря работе организованной при Минтрансе Комиссии по ГМССБ.

**3** Наиболее полно постановление Правительства Российской Федерации от 3 июля 1997 года № 813 «О создании и функционировании Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности» реализовано в части оснащения конвенционных судов оборудованием ГМССБ и организации системы обучения радиоспециалистов.

**4** В части, касающейся строительства береговых объектов ГМССБ на основе современных технологий и перспектив развития оборудования ГМССБ, необходимости обеспечения решения возникающих новых задач, а также разработки и постоянной доработки нормативных правовых и эксплуатационных документов, данное постановление до конца не выполнено.

**5** Проблемы дальнейшего развития и функционирования ГМССБ связаны главным образом с тем, что в настоящее время ее имущество и объекты находятся в различных ведомствах с разными формами собственности, поэтому система связи при бедствии и для обеспечения безопасности не имеет единого управления.

**6** Представленное в Подкомитет ИМО по радиосвязи, поиску и спасению предложение Российской Федерации о создании районов

НАВАРЕА/МЕТАРЕА — XVII и XVIII в арктических морях накладывает на Россию дополнительные обязательства перед международным сообществом в области развития ГМССБ на арктическом побережье РФ, особенно станций системы «НАВТЕКС».

В настоящее время на контроле исполнения в «Росморсудофлоте» находится План работы коллегии Министерства транспорта Российской Федерации на I полугодие 2006 года, протоколы заседаний Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (№ 1(6), 3(10), Совета по морской деятельности при полномочном представителе Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе (от 22 декабря 2005 года), Федерального агентства морского и речного транспорта Минтранса России (План работы агентства на 2006 год). Эти документы посвящены созданию, развитию и функционированию ГМССБ в нашей стране, в частности, в Дальневосточном регионе и на трассах Северного морского пути.

Таким образом, созданным в результате проведения административной реформы новым структурам государственной исполнительной власти (Департаменту государственной политики в области морского и

речного транспорта Министерства транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта и его подведомственным предприятиям, таким как ФГУПы «Росморпорт», «Морсвязьспутник», ФГУ «Российский Морской Регистр судоходства» и Российский Речной Регистр), а также государственным образовательным учреждениям и другим заинтересованным предприятиям и организациям под непосредственным руководством Министерства транспорта Российской Федерации необходимо:

- возродить и обновить работу Комиссии по ГМССБ;
- провести анализ состояния, определить источники финансирования и наметить пути развития и совершенствования ГМССБ Российской Федерации;
- реализовать предложения по ГМССБ, выработанные на заседаниях Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Совета по морской деятельности при полномочном представителе Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе.



**Анонс** выход в свет - ноябрь 2006 г.

**Сборник**

**«Связь и автоматизация МВД России - 2006»**

Подробности у Издателя:  
Компания "ИНФОРМАЦИОННЫЙ МОСТ"

тел./факс: (495) 160-9892, 160-9992  
e-mail: [informost@informost.ru](mailto:informost@informost.ru)  
[www.informost.ru](http://www.informost.ru)