

ОСНОВЫ ГМССБ

Основная концепция ГМССБ – передать сигнал бедствия на СКЦ в кратчайший срок.

1. Весь мировой океан разделен на поисково-спасательные районы – (SRR), закрепленные за отдельными странами, которые обязаны организовать в этих районах поисково-спасательные операции в соответствии с IAMSAR..

2. Для обеспечения функционирования ГМССБ используются следующие системы связи:

а) INMARSAT – международная спутниковая система связи, использующая спутники на геостационарных орбитах и покрывающая пространство 70 N – 70 E (76 N – 76 E).

б) COSPAS-SARSAT – использует два космических сегмента.

LEOSAR – низкоорбитальные спутники на полярных орбитах обеспечивают глобальное покрытие и работу в режиме реального времени (121,5 и 406 МГц) и глобального покрытия (406 МГц) место буя определяется по доплеровскому эффекту, основной недостаток – задержка доставки информации на 1,5 – 2 часа.

GEOSAR – спутники на геостационарных орбитах. Обеспечивают покрытие между 76 N и 76 S. Доставка информации на RCC за несколько минут. Буи требуют ввода координат. Точность определения места зависит от способа ввода координат.

MEOSAR – спутники навигационных систем GPS, GALILEO, GLONASS. Обеспечивает глобальное покрытие поверхности Земли, быструю доставку информации, наличие обратного канала и возможность отмены ложного сигнала бедствия при помощи EPIRB.

IRIDIUM – обеспечивает глобальное покрытие, все виды связи и прием информации по безопасности мореплавания. Начато внедрения с января 2021 года.

в) Морская подвижная связь (МПС) на MF/HF/VHF с использованием цифрового избирательного вызова (DSC).

3. Для определения состава радиооборудования судов введено понятие Морских районов A1 – A4:

Морской район A1 – район ограниченный дальностью действия хотя бы одной береговой радиостанции VHF в телефонии, которая использует в работе DSC, несет непрерывное наблюдение на каналах вызова и имеет надежную связь с RCC.

Морской район A2 – район ограниченный дальностью действия хотя бы одной радиостанции MF в телефонии, которая использует в работе DSC, несет непрерывное наблюдение на частоте вызова, имеет надежную связь с RCC, кроме района A1.

Морской район A3 – район, ограниченный зоной действия Inmarsat (70 N – 70 S) за исключением районов A1, A2.

Морской район A4 – район за исключением A1, A2, A3.

4. Оборудование для передачи сигналов бедствия подразделяется на первичное, которое позволяет установить двустороннюю связь с RCC, и вторичное, которое позволяет только передать оповещение на RCC. Должны выполняться функциональные требования, изложенные в конвенции SOLAS-74 (глава IV, правила).

5. Оборудование, установленное на судне должно иметь три источника питания: главное (ГДГ), аварийное (АДГ), резервное (аккумуляторы). Аккумуляторы должны обеспечивать работу аппаратуры в течение не менее 1 часа при наличии АДГ, соответствующего требованиям конвенции, или 6 часов, если АДГ нет или он не соответствует требованиям конвенции.

6. Работоспособность установленного на судне оборудования должна обеспечиваться тремя системами: обслуживанием на берегу, дублированием, обслуживанием на судне. В районах А1, А2 должен применяться хотя бы один способ, а в районах А3, А4 – не менее двух в любом сочетании.

7. Несение вахты:

А1 – канал 70. Непрерывное наблюдение при помощи отдельного приемника за вызовами DSC;
- канал 16. Постоянное наблюдение, когда это практически возможно, при нахождении в море (Администрация может отменить несение вахты на 16-м канале, уведомив об этом ИМО и ИТУ);

А2 – 2187,5 кГц. Непрерывное наблюдение при помощи отдельного приемника за вызовами DSC.

А3, А4 – 8414,5 кГц + одна частота в диапазоне 4, 6, 12, 16 МГц по выбору оператора. Непрерывное наблюдение за вызовами DSC при помощи отдельного сканирующего приемника.

SES Inmarsat-C – при наличии на судне, должна быть постоянно включена.

Обеспечить прием MSI. (Приемники NAVTEX, EGC, HF NBDP должны быть заблаговременно включены и соответственно запрограммированы).

8. Передача MSI.

Организуется Всемирной службой навигационных предупреждений (ВСНП). Мировой океан разделен на 21 район навигационных предупреждений (NAVAREA I – XXI). MSI подразделяется на *Navarea* (для районов открытого моря), *прибрежные* (на удалении 250 – 400 морских миль от береговой радиостанции) и *местные* (районы портовых вод до подходного буя). По первым двум MSI передается для судов бесплатно на английском языке в следующих сетях:

SafetyNET (Inmarsat) – обеспечивает прием на приемники EGC;

SafetyNET-II - обеспечивает прием MSI на терминалы FBB;

Iridium Safety-Cast – обеспечивает прием на терминалы Iridium.

HF NBDP (на специально выделенных частотах, не по всем районам NAVAREA);

NAVTEX - по прибрежным районам на английском и национальных языках;

NAVDATA - ведутся опытные передачи на 500 кГц.

9. Буи-указатели места бедствия EPIRB/АРБ.

Предназначены для указания места бедствия судна или людей, терпящих бедствие. В настоящее время применяются двух систем:

VHF+DSC EPIRB – для района А1, который работает на 70 канале и передает следующую информацию: EPIRB EMISSION, вместо местоположения набор цифр 9, вместо времени набор цифр 8 и MMSI. Вслед за бумом рекомендуется включать РЛО (в скором времени будут выведены из эксплуатации), может иметь встроенный РЛО и системы COSPAS-SARSAT.

АРБ Cospas-Sarsat должны быть зарегистрированы в национальной или международной базе данных, которая работает с 2006 года.

Любые АРБ должны обеспечивать работу в течение не менее 48 часов.

Система COSPAS-SARSAT эксплуатирует три космических сегмента:

LEOSAR – работают через низкоорбитальные спутники на полярных орбитах. Подсистема имеет глобальное покрытие, что позволяет применять такие АРБ в районах А1-А4, и работает в режиме реального времени в полосе 406 МГц и в режиме глобального охвата (с запоминанием). Координаты определяются по доплеровскому сдвигу частоты с точностью 2-5 км. Основной недостаток – задержка доставки оповещения на RCC до 1,5-2-х часов. **В 2009 году прекращено использование АРБ на частотах 121,5 и 243 МГц.**

GEOSAR – работают через спутники на геостационарных орбитах. Зона действия 76 N - 76 S. Могут использоваться в морских районах, расположенных в зоне покрытия. Обычно имеют встроенный GPS. В этом случае точность определения координат 100 м. Время передачи оповещения на RCC несколько минут.

MEOSAR - с использованием среднеорбитальных спутников навигационных систем GPS, Glonass, Galileo. Высота полета спутников 19-22 тыс., км. вводится в эксплуатацию с 2020 года.

10. Радиолокационные ответчики (SART/РЛО).

Приемо-передающее устройство, работающее в полосе частот 9200-9500 МГц (3,2 см), предназначенное для поиска объектов, терпящих бедствие, в ближней зоне при помощи радиолокатора. Дальность обнаружения крупнотоннажным судном 5 морских миль, летательным аппаратом – не менее 30 м.м. Из дежурного режима автоматически переключается на передачу при облучении сигналами РЛС. На экране РЛС сигналы видны в виде дорожки из 12-ти равноудаленных точек расположенных по радиусу от центра экрана. Позволяет определить направление и расстояние до РЛО. На близком расстоянии точки превращаются в дуги или окружности. Время работы 96 часов + 8 часов на передачу. РЛО находится в точке, ближайшей к центру экрана.

Как альтернатива РЛО с 01.01-2010 года на судах могут использоваться транспондеры AIS-SART, которые работают в системе AIS в VHF диапазоне. Дальность действия 9-11 морских миль. На электронных картах изображаются в виде окружности с перекрестьем красного цвета.

11. Система спутниковой связи Inmarsat.

Использует 4 спутника на геостационарных орбитах Зона действия 70 N – 70 S (по новым данным 76 N – 76 E).. Существует 2 типа наземных станций:

NCS – сетевая координирующая станция, которая выполняет роль диспетчера по управлению организацией связи в подспутниковом районе. Принадлежит Inmarsat. . NCS – четыре (по одной в каждом подспутниковом районе).

LES – наземная Земная станция, которая выполняет роль посредника при связи судно-берег, берег-судно, судно-судно. Каждому спутнику присвоены телексный код и код передачи данных для вызова судов, находящихся в подспутниковом районе. При телефонных вызовах используется единый для всех спутников код – **870**. Каждой LES присвоен 3-х значный номер. LES принадлежат государствам, на территории которых они находятся.

СУДОВЫЕ СТАНЦИИ (SES) подразделяются на одобренные для применения в GMDSS (Inmarsat-C) и другие, которые могут быть использованы на конвенционном судне для целей не связанных с функцией GMDSS.. Для быстрого доступа к различным сервисным службам используются 2-х цифровые коды доступа. Применяются следующие категории срочности: 3 – distress, 2 – urgent, 1 – safety, 0 – routine.

Каждая LES соединена со своим (ассоциированным) RCC. *Вся корреспонденция с приоритетом distress автоматически передается на RCC.* Если в вызове бедствия не указана LES, то NCS обрабатывает этот вызов и направляет его на одну из LES.

12. Идентификаторы судовых радиостанций.

Каждая сеть имеет свой идентификатор, который *содержит в себе информацию о национальной принадлежности судна*. Все идентификаторы регистрируются в Международном союзе электросвязи (МСЭ/ITU) и помещаются в соответствующие международные справочники.

Call sign - позывной сигнал бывает 4-х, 5-ти или 7-ми элементным. Первые два знака содержат информацию о национальной принадлежности (флаге судна). В основном используется в телефонии и при использовании названия судна.

Selective call number – ID системы радиотелекса. 4-хцифровой для береговых радиостанций и 5-тицифровой для судовых радиостанций. Также может применяться MMSI. По числу, которое должно попадать в определенный для данной страны промежуток чисел определяется национальная принадлежность.

MMSI – 9-ти цифровой идентификатор в системе DSC/ЦИВ. Национальная принадлежность определяется по трем первым цифрам для судового ID, по 2 – 4-ой для группового ID и по 3 – 5-ой цифрам для берегового ID. Судовые групповые MMSI начинаются с нуля, а береговые индивидуальные и групповые с двух нулей. См. также таблицу нового распределения. Область применения MMSI в последние годы значительно расширилась.

IMN (Inmarsat Mobile Number) – девяти цифровые идентификаторы в зависимости от стандарта SES начинается с 4, 60 или 76 или 77 (см. таблицу). Первая цифра (или первые две цифры) указывает стандарт SES.

В морском районе A1 используется радиосвязь в диапазоне ОВЧ (УКВ) в полосе 156 - 174 МГц, которые распространяются прямолинейно на расстояние несколько большее линии видимого горизонта. Дальность связи зависит от высоты установки антенн корреспондентов и для судовых радиостанций колеблется в пределах 20 – 30 морских миль, для береговых – достигает более 100 морских миль. Радиоволны ОВЧ отражаются от твердых предметов (подвержены эффекту экранирования). Не подвержены атмосферным помехам. Не отражаются от ионизированных слоев ионосферы и свободно уходят в космическое пространство. Мощность судовых передатчиков МПС ограничена пределами 6 – 25 Вт.

Процедуры обмена по бедствию и безопасности смотри ПАМЯТКА по ГМССБ 1.04.

СИГНАЛЫ ОСОБОЙ ВАЖНОСТИ

MAYDAY - *сигнал бедствия.* Применяется, когда *судну или человеку* грозит **неминуемая** гибель и требуется **немедленная** помощь. Предназначается для всех станций. Имеет абсолютный приоритет. Передается по распоряжению капитана или лица его заменяющего по формату (1). Требуется подтверждения в первую очередь береговой радиостанцией, а после нее судами.

PAN PAN - *сигнал срочности.* Применяется когда *судну или человеку угрожает опасность.* Предназначается всем станциям или одной станции. Имеет второй приоритет после сигнала бедствия. Передается по распоряжению капитана или лица его заменяющего по формату (11). Требуется подтверждения *только* при передаче одной радиостанции.

SECURITE - *сигнал безопасности.* Применяется, когда будет передано **срочное навигационное или метеорологическое предупреждение.** Предназначается всем или одной станции. Имеет третий приоритет после сигналов бедствия и срочности. Передается по распоряжению капитана или лица его заменяющего по формату (10). Требуется подтверждения только, когда передается для одной радиостанции.

SEELONCE MAYDAY - означает: “Прекратите передачу, вы мешаете обмену по бедствию”. Передается станцией, руководящей обменом по бедствию, RCC или OSC всем или одной станции по формату (6).

SEELONCE DISTRESS - означает то же, что и предыдущий сигнал, но передается любой радиостанцией, участвующей в обмене по бедствию, всем или одной станции по формату (6).

SEELONCE FEENEE - означает: “Обмен по бедствию окончен, можно возобновить нормальную работу”. Передается всем станциям радиостанцией, руководящей обменом по бедствию, по формату (7).

PRU DONCE - означает: “Обмен по бедствию остается в силе, но разрешен ограниченный обмен”. Передается станцией, руководящей обменом по бедствию, для всех станций по формату (7).

MAYDAY RELAY - ретрансляция сигнала бедствия, радиостанцией, которая сама не терпит бедствия. Выполняется в основном береговой радиостанцией. Суда ретранслируют сигнал бедствия только в строго определенных случаях. Формат (9).

RECEIVED MAYDAY или **RRR MAYDAY** - подтверждение принятого сигнала бедствия или ретранслированного сигнала бедствия. Имеется 3 формата для подтверждения в адрес судна, в адрес берега и телексный вариант. Форматы (3; 5; 4.).

Значения перечисленных сигналов и форматы их передачи необходимо твердо знать для правильного реагирования на принимаемые сигналы.

Формы сообщений особой важности (Article 32, 33 RR and ITU-R M.541-9)

<p>1. The Distress Call in Radiotelephony (RT) consists of: Distress call – первичная процедура оповещение о бедствии в телефонии или текстом. (32.13A/B/C: Rec. 354 A3, Sec. II, §2).</p>	<p>1. MAYDAY - 3 times This is SHIP'S NAME - 3 times CALL SIGN or other ID MMSI (если был distress alert) (Для CH16/2182 кГц Rec.354 A3, Sec. II, §2)</p>
<p>2. The Distress Message in Radiotelephony consists of: MAYDAY –сигнал бедствия. Применяется, когда судну или человеку грозит неминуемая гибель и требуется немедленная помощь. Предназначается для всех станций. Имеет абсолютный приоритет. Передается по распоряжению капитана или лица его заменяющего. Требуется подтверждения в первую очередь береговой радиостанцией, а после нее судами. (32.13D; Rec.354 A3, Sec.II, §2)</p>	<p>2. MAYDAY SHIP's NAME, CS or other ID, MMSI (если был distress alert) POSITION, NATURE OF DISTRESS THE KIND OF ASSISTANCE REQUIRED, ANY OTHER USEFUL INFORMATION OVER</p>
<p>3. The Distress Message in NBDP (radiotelex) consists of: (Enter – перевод строки, NNNN –конец сообщения в текстах телексных сообщений) (Ann.3, 6.1.3)</p>	<p>3. Enter MAYDAY This is MMSI and CS or other ID POSITION, NATURE OF DISTRESS and ASSISTANCE WANTED, ANY OTHER INFORMATION. NNNN</p>
<p>4. In the GMDSS the general format for making acknowledgement by Radiotelephony is: (ship-to-ship) (Подтверждение принятого сигнала бедствия или ретранслированного судном сигнала бедствия в телефонии) (32.28,32.29,32.29A,32.30,32.32,32.33)</p>	<p>4. MAYDAY SHIP'S NAME, CS OR MMSI or other ID (distress ship) This is SHIP'S NAME, CS or other ID RECEIVED MAYDAY OVER (32.23)</p>
<p>5. In the GMDSS the general format for making the distress acknowledgement by NBDP (radiotelex) is: (Подтверждение принятого сигнала бедствия или ретранслированного судном сигнала бедствия в радиотелексе) (32.24)</p>	<p>5. Enter MAYDAY CS or other ID (distress ship) DE CS or other ID RRR MAYDAY NNNN (32.24)</p>
<p>6. The acknowledgement of distress alert relay received from Coast Radiostation should use the following format: Подтверждение приема, ретранслированного береговой радиостанцией, оповещения, вызова или сообщения о бедствии.</p>	<p>6. MAYDAY RELAY MMSI or CS or other ID of CRS This is MMSI or CS or other ID RECEIVED MAYDAY RELAY OVER (Ann. 3; 1.5)</p>
<p>7. The Distress CALL RELAY consist of: - первичная телефонная или текстовая процедура ретрансляции вызова бедствия для станции, которая сама не терпит бедствия. (32.19D/E)</p>	<p>7. MAYDAY RELAY - 3 times All stations or CRS's Name - 3 times This is Ship's Name - 3 times CS or other ID, MMSI (если был distress alert relay)</p>
<p>8. Distress MESSAGE RELAY using RT consist of: - ретрансляция сигнала бедствия, радиостанцией, которая сама не терпит бедствия. Выполняется в основном береговой радиостанцией. Суда ретранслируют сигнал бедствия только в строго определенных случаях. (32.19F/F.1)</p>	<p>8. MAYDAY RELAY - 3 times All stations or CRS's Name - 3 times This is Ship's Name - 3 times CS or other ID, MMSI (если был distress alert relay) Following received from: ID(distress ship), ch/frequency, time UTC (of the original message) OVER</p>
<p>9. The "SEELONCE MAYDAY" message in RT consists of: SEELONCE MAYDAY - означает: “Прекратите передачу, вы мешаете обмену по бедствию”. Передается станцией, руководящей обменом по бедствию CRS, RCC или OSC, всем или одной станции по установленному формату. (RR32.46/47 ;RCC,CRS,OSC using)</p>	<p>9. MAYDAY ALL STATIONS or CS - 3 times This is CS - 3 times SEELONCE MAYDAY OVER</p>

<p>10. The "SEELONCE FEENE" message in RT consists of: (SEELONCE FEENE - означает: "Обмен по бедствию окончен, можно возобновить нормальную работу". Передается всем станциям береговой радиостанцией, руководящей обменом по бедствию. (32.51)</p>	<p>10. MAYDAY ALL STATIONS - 3 times This is Name - 3 times CS or other ID TIME utc _____ MMSI (если был distress alert) NAME and CS (distress ship) SEELONCE FEENE OVER</p>
<p>11. The CANCELATION distress alert consist of: Передача сообщения производится на рабочей частоте обмена по бедствию, в том же диапазоне (для процедур с ЦИВ) где был передан первоначальный ложный distress alert. (32.53B/C/D) Если оборудование позволяет, то предпочтительно сделать отмену в DSC(M.493-13 ann.4;3.2.4.4).</p>	<p>11. MAYDAY ALL STATIONS - 3 times This is NAME - 3 times CS or other ID, MMSI (если был distress alert) PLEASE CANCEL MY DISTRESS ALERT OF _____ TIME UTC OVER</p>
<p>12. The urgency CALL using RT consists of: The URGENCY CALL – первичная процедура вызова в телефонии или текстом. (33.7C)</p>	<p>12. PAN PAN - 3 times ALL STATIONS or CS - 3 times This is Name - 3 times CS or other ID, MMSI(если был urgency announcement) (информация о рабочем канале) OVER (33.9A)</p>
<p>13. The urgency MESSAGE using RT consists of: PAN PAN - сигнал срочности. Применяется когда судну или человеку угрожает опасность. Предназначается всем станциям или одной станции. Имеет второй приоритет после сигнала бедствия. Передается по распоряжению капитана или лица его заменяющего. Требуется подтверждения только при передаче одной радиостанции. (33.8A;33.12) Передается на рабочих частотах в случае длинного или медицинского сообщения или при повторной передаче в зоне интенсивного обмена. (33.9A/B; Rec. 354, A4, Sec.1,§1)</p>	<p>13. PAN PAN - 3 times ALL STATIONS or CS - 3 times This is Name - 3 times CS or other ID, MMSI(если был urgency announcement) The TEXT of the urgency message. OVER (33.12)</p>
<p>14. The CANCELATION URGENCY MESSAGE consist of: Если оповещение или вызов и сообщение срочности были переданы более, чем одной станции и больше не требуется принятия мер, то передавшая сообщение станция должна отменить его. (33.16)</p>	<p>14. PAN PAN - 3 times ALL STATIONS - 3 times This is NAME - 3 times CS or other ID, MMSI(если был DSC urgency announcement) PLEASE CANCEL URGENCY MESSAGE OF _____ TIME UTC OVER</p>
<p>15. The safety CALL using Radiotelephony consists of: The safety CALL – первичная процедура вызова в телефонии или текстом. (33.30A)</p>	<p>15. SECURITE - 3 times ALL STATIONS or CS - 3 times This is Name - 3 times CS or other ID MMSI (если был safety announcement)</p>
<p>16. The safety MESSAGE using RT consists of: SECURITE- сигнал безопасности. Применяется, когда будет передано срочное навигационное или метеорологическое предупреждение. Предназначается всем или одной станции. Имеет третий приоритет после сигналов бедствия и срочности. Передается по распоряжению капитана или лица его заменяющего. Требуется подтверждения только, когда передается для одной радиостанции. (33.31A/B; 33.35) (33.31;33.31C;33.34A/B;33.53. Rec.354,A4, SecII, §2) <i>Примечание: Safety message, когда это практически возможно, должно передаваться на рабочих частотах</i> (33.32)</p>	<p>16. SECURITE - 3 times ALL STATIONS or CS - 3 times This is Name - 3 times CS or other ID MMSI (если был DSC safety announcement) Navigation or meteorological warning The TEXT of the safety message OVER</p>
<p>17. The routine call to a coast station by RT consists of: После установления связи, при хорошей слышимости идентификатор можно повторять по одному разу.</p>	<p>17. NAME or CS (Coast station) - up to 3 times This is NAME or CS - up to 3 times TEXT OVER</p>

Примечания:

1. Для SES Inmarsat-B/F77 при использовании формата 2 - указать IMN, а формата 3 (для Inmarsat-B/C) — подспутниковый район, на который настроена ваша SES.
2. RR32, 33 описывают процедуры по бедствию и безопасности в GMDSS.
3. Ссылки указаны на «Руководство по радиосвязи МПС и МПСС» издания 2009 года.
4. В RR32, предлагается использовать вместо: **this is - DE; all stations - CQ; Received MAYDAY - RRR** произносимые с использованием Международного фонетического алфавита. RECEIVED MAYDAY или RRR MAYDAY - подтверждение принятого сигнала бедствия или ретранслированного судовой станцией сигнала бедствия. Эта информация может быть полезной при работе с не конвенционными судами, которые могут применять такие сокращения в случае "языковых затруднений".

МЕДИЦИНСКИЙ ТРАНСПОРТ

Термин «медицинский транспорт», как он определен в Женевской конвенции 1949 г. и Дополнительных протоколах, относится к любому сухопутному, водному или воздушному средству транспорта, военному или гражданскому, временно или постоянно предназначенному исключительно для медицинских перевозок и находящемуся под управлением компетентных властей участника конфликта. Для оповещения и опознавания медицинского транспорта применяется сигнал срочности сопровождаемый дополнительным словом MEDICAL (в телексе – MAY-DEE-CAL), произносимым как французское

слово "me'dical" (медикал). Использование такого сигнала означает, что следующее за ним сообщение касается защищаемого медицинского транспорта и должно содержать следующие сведения:

- * Позывной сигнал или другой опознаватель медицинского Транспорта;
- * Местонахождение;
- * Количество и тип средств медицинского транспорта;
- * Намеченный маршрут;
- * Ожидаемое время нахождения в пути и время отправления, прибытия в зависимости от случая;
- * Любые другие сведения.

В ЦИВ применяется Telecommand 2 *Medical transport*. Оповещение и указание о местонахождении медицинского транспорта в море может производиться с помощью радиолокационного ответчика. Использование радиосвязи для оповещения и опознавания медицинского транспорта является дополнительным, однако, если используется, то должны соблюдаться эти процедуры

Pan Pan Pan Pan Pan Pan / MEDICAL / All stations All stations All stations / This is MMSI CS / Text / Over

RESOLUTION 18 (Mob-83) Вводит специальный сигнал *NEUTRAL*, произносимый как французское слово "neutral" в радиотелефонии и *NVV* в телексе для опознавания судов нейтральных государств, находящихся вблизи или пересекающих зону военного конфликта. Этот сигнал произносится однократно после сигнала срочности или безопасности. По возможности, передача сообщения должна вестись на рабочих частотах. Содержание текста сообщения такое же как для медицинского транспорта. В старых контроллерах ЦИВ этот сигнал обозначался как *Ships & Aircraft* в Telecommand 2, а в новых – *neutral*.

Pan Pan Pan Pan Pan Pan / NEUTRAL / All stations All stations All stations / This is / MMSI, CS / Text / Over

Предотвращение подачи ложных сигналов бедствия

Ассамблея ИМО на 19 сессии (ноябрь 1995 г.) приняла специальную резолюцию A.814 (19) от 23.11.95 "Руководство по предотвращению подачи ложных сигналов бедствия".

НАЦИОНАЛЬНЫЕ АДМИНИСТРАЦИИ ДОЛЖНЫ:

1. Информировать судовладельцев и моряков о статистике ложных сигналов бедствия (ЛСБ).
2. Создать и задействовать национальную систему мероприятий для привлечения к ответственности тех кто:
 - неумышленно подал и не аннулировал ЛСБ;
 - не ответил на сигнал бедствия в результате неправильных действий или небрежности;
 - неоднократно замечен в подаче ЛСБ
 - намеренно подает ЛСБ
3. Указать на важность соответствующей регистрации всего оборудования ГМССБ.
4. Обеспечить, чтобы все члены экипажа знали как работает аппаратура ГМССБ и понимали важность предотвращения подачи ЛСБ.
5. Расследовать случаи произвольной передачи ЛСБ отдельными типами радиооборудования и информировать соответствующие организации.
6. Обеспечить, чтобы инспектирующие лица знали оборудование и умели проверять его без передачи ЛСБ.

ИНСТРУКТОРА ДОЛЖНЫ ПРЕДУСМОТРЕТЬ:

1. Включение в программу подготовки: проблемы и процедуры связанные с ЛСБ.
2. Использовать при обучении реальные случаи.
3. Не допускать самим при обучении передачу ЛСБ.

КОМПАНИИ, КАПИТАНЫ И МОРЕПЛАВАТЕЛИ ДОЛЖНЫ:

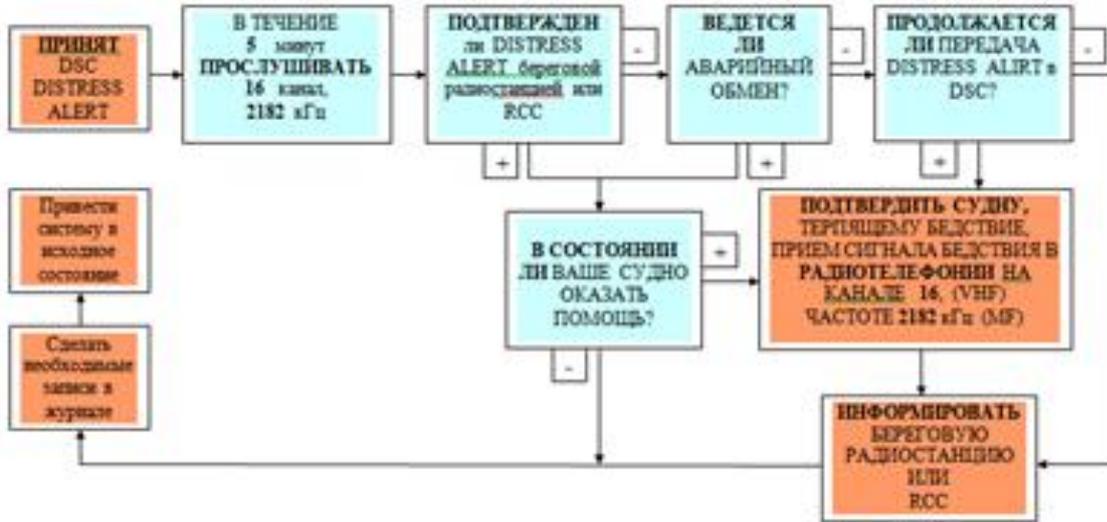
1. Гарантировать, что весь персонал, имеющий сертификаты GMDSS, ответственный за передачу сигналов бедствия *проинструктирован и компетентен* работать, на судовой радиоаппаратуре;
2. Гарантировать, что человек или люди, ответственные за связь во время бедствия могут дать необходимые команды и информацию всем членам экипажа о том, как использовать GMDSS оборудование, чтобы послать предупреждение бедствия;
3. Гарантировать, что, при каждой учебной тревоге по "оставлению судна", даются инструкции о том, как должно использоваться аварийное оборудование, чтобы обеспечить функции GMDSS;
4. Гарантировать, что испытание GMDSS оборудования проводится только под управлением человека, ответственного за связь во время бедствия;
5. Гарантировать, что испытание GMDSS оборудования или тренировки никогда не смогут вызвать ложные сигналы бедствия;

По радиобую Коспас-Сарсат

6. Гарантировать, что закодированный идентификатор спутникового EPIRBs, который используется SAR персоналом, в случае бедствия, должным образом зарегистрирован в базе данных в течение 24 часов или автоматически обеспечен SAR администрацией (капитан должен подтвердить, что их EPIRB был зарегистрирован в такой базе данных, что поможет SAR службам идентифицировать судно в случае бедствия и быстро получить другую информацию, которая даст возможность быстрой реакции на бедствие);
7. Гарантировать, что регистрационные данные EPIRB, Инмарсат и DSC будут немедленно модифицированы, если происходит любое изменение в информации, касающееся судна - владелец, название или флаг, и что предприняты необходимые действия для перепрограммирования соответствующего судового GMDSS оборудования;
8. Гарантировать, что EPIRBs не активизирован, если помощь уже предоставлена (EPIRBs, предназначены, чтобы запрашивать помощь, если судно неспособно получить ее другими средствами, и обеспечивать информацию о позиции для SAR средств);

Ничего из сказанного в процедурах и правилах об отмене переданных ложных вызовов бедствия не препятствует судну использовать любые методы для оповещения властей о том, что имело место ложное сообщение о бедствии. Как правило вовремя аннулированные ЛСБ не наказываются, если нет случая неоднократного нарушения.

ДЕЙСТВИЯ СУДОВ ПРИ ПРИЕМЕ DSC DISTRESS ALERT В ДИАПАЗОНЕ VHF/MF

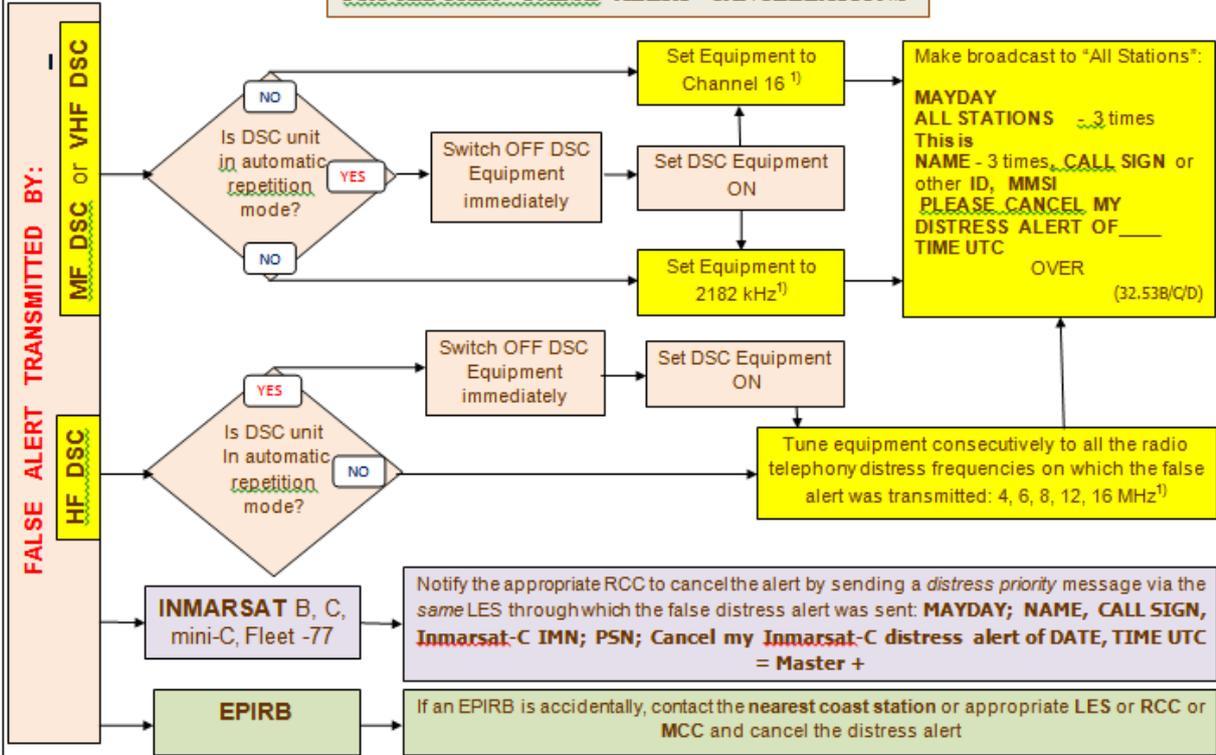


Примечание 1: радиостанция RCC или CRS должны быть информированы соответственно. Если последующие сигналы DSC DISTRESS ALERT получены от того же источника и судно, терпящее бедствие, БЕЗ СОМНЕНИЯ, находится ПОБЛИЗОСТИ, после консультации с RCC или CRS может быть передано подтверждение в DSC судно, терпящему бедствие, для того, чтобы прекратить повторную передачу вызова в DSC.

Примечание 2: ни в коем случае судно не разрешается ретранслировать сигнал бедствия в DSC на канале VHF/MF в адрес всех судов, если этот сигнал был принят по радио в VHF/MF.

RCC – координационно-спасательный центр. CRS – береговая радиостанция. DSC – цифровой избирательный вызов.

PROCEDURES FALSE ALERT CANCELLATIONS



Примечание: 1) Если DSC оборудование позволяет, то предварительно сделать отмену в DSC (ITU-R, M.493-13 Ann.4; 3.2.4.4).