

Обучающего семинара

**"УПРАВЛЕНИЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМИ  
СИТУАЦИЯМИ  
НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ"**

Астрахань, Россия

22-25 августа 2005 г.

***МАТЕРИАЛЫ***

CAPE BRETON  
UNIVERSITY



**Материалы**

**Обучающего семинара**

**"Управление чрезвычайными ситуациями  
на Каспийском море"**

**Астрахань, Россия**

**Астрахань, Россия**

**22-25 августа 2005 г.**

**Материалы обучающего семинара по управлению чрезвычайными ситуациями  
на Каспийском море: сотрудничество при поисково-спасательных работах.  
Астрахань, Россия, 22-25 августа 2005 г.**

**Дэвид Н. Гриффитс (редактор).**

Издано Международным центром обучения управлению чрезвычайными ситуациями  
Университет Кейп Бретона, Сидней, Новая Шотландия, Канада

совместно с

Оперативным центром по Каспийскому морю международного института океана  
Астрахань, Россия..

Составление и перевод материалов финансировались  
Кооперативным центром мониторинга  
Сандийские национальные лаборатории  
Альбукерк, Нью-Мексико, США  
и  
Центра внешнеполитических исследований  
Университет Дальхаузи  
Галифакс, Новая Шотландия, Канада.

© 2005, Международный центр обучения управлению чрезвычайными ситуациями

Международный центр обучения управлению чрезвычайными ситуациями  
Университет Кейп Бретона  
Сидней, Канада  
International Centre for Emergency Management Studies  
Cape Breton University  
PO Box 5300  
1250 Grand Lake Road  
Sydney NS B1P 6L2  
Canada

## **Оглавление**

<b>Предисловие</b> .....	2
<b>Акронимы и сокращения</b> .....	3
<b>Приветствия</b> .....	4
<b>Введение к семинару</b> .....	5
<b>Сессии</b>	
<b>1. Общий язык</b> .....	8
<b>2. Критические элементы поиска и спасения</b> .....	12
<b>3. Международная система SAR</b> .....	13
<b>4. Выгода от трансграничного сотрудничества</b> .....	17
<b>5. Анализ катастроф и риска</b> .....	20
<b>6. Существующая система SAR и другие меры управления         чрезвычайными ситуациями</b> .....	23
<b>7. Защита окружающей среды и реагирование: каспийский опыт</b> .....	24
<b>8. Разбор конкретных случаев и моделирование ситуации</b> .....	26
<b>9. Заключение</b> .....	27
<b>Приложение</b> .....	31
<b>Список участников</b> .....	31

## Предисловие редактора

Обучающий семинар «Управление чрезвычайными ситуациями на Каспийском море: сотрудничество при поисково-спасательных работах» был неформальной дискуссией технических экспертов из Прикаспийских государств, приглашенных для участия в качестве специалистов, а не официальных представителей своих организаций. Цель семинара состояла в проведении искреннего, творческого и инновационного обмена идеями по совершенствованию совместных мер в процессе управления чрезвычайными ситуациями в Каспийском регионе, особенно при поисково-спасательных операциях на море. Ввиду неформального и неофициального характера этого семинара публикация формальных решений не представлялась уместной. Следовательно, эти *Материалы* не являются полным отчетом по всему, что было сказано, а, скорее, это краткое изложение, иллюстрирующее масштаб, тон и дух обсуждений. Записанные выводы - иллюстрация восприятия ведущими семинара согласия между участниками, они не соотносятся ни с каким-либо участником или организацией конкретно. За любые ошибки, упущения или неверные истолкования несут ответственность команды ведущих семинара.

## Акронимы и сокращения

*Обратите внимание:* ниже приведены акронимы и сокращения, использованные на семинаре и в этом документе. Полный список сокращений и акронимов по поиску и спасению, а также глоссарий приведены в Руководстве по международному авиационному и морскому поиску и спасению (IAMSAR).

ASTU	Астраханский государственный технический университет
CFPS	Центр внешнеполитических исследований
CMC	Кооперативный центр мотиторинга
FIR	район проведения полета
GMDSS	Глобальная морская система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности
IAMSAR	Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасению
ICAO	Международная организация гражданской авиации
ICS	система команд при происшествиях
IMO	Международная морская организация
IOI	Международный институт океана
ISO	Международная организация стандартов
MARPOL	Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов
MI	Морской институт университета Мемориал, Ньюфаундленд
MOU	меморандум о взаимопонимании
MRCC	Морской координационный центр поиска и спасения
NCP	национальный план на случай непредвиденных дополнительных обстоятельств
NSP	национальный план поиска и спасения
NSS	приложение по национальному/региональному плану поиска и спасения (к Руководству по международному авиационному и морскому поиску и спасению)
OPRC	Международная конвенция о готовности, реагировании и сотрудничестве в случаях разливов нефти
OSC	координатор на месте проведения операции
RCC	Координационный центр поиска и спасения
RSC	Вспомогательный центр поиска и спасения
SAR	поиск и спасение
SC	координатор SAR
SMC	координатор поисково-спасательной операции
SOLAS	Международная конвенция об охране человеческой жизни на море
SRR	район поиска и спасения

## **Открытие Семинара**

На официальной церемонии открытия прозвучали приветственные речи, в которых отмечалась важность тем, вынесенных на обсуждение, и выражались пожелания успешного проведения семинара.

### **Приветствия:**

**Ректора Астраханского государственного технического университета, д-ра хим. наук, профессора Ю.Т. Пименова**

**Вице-консула Казахстана в Астрахани, г-на Жениса Калибекова**

**Доктора наук Дэвида Бетсилла,  
Кооперативный центр мониторинга, Альбукерк, Нью-Мексико, США**

**Директора Оперативного центра Международного института океана по Каспийскому морю, д-ра с.-х. наук, профессора В.Ф. Зайцева**

## **Введение**

В мае 2004г. при проведении на базе университета Дальхаузи (Канада) семинара по проблемам Кавказа, Каспийского региона и Средней Азии «Масштабы безопасности на море» несколько участников от Прикаспийских государств прокомментировали ситуацию ограниченного сотрудничества в данном регионе в области управления чрезвычайными ситуациями на море. Неофициальное обсуждение этого вопроса несколькими участниками из Каспийского региона, Канады и Соединенных Штатов закончилось принятием обязательства изучить возможности для улучшения создавшейся ситуации. В течение последующего года в результате проведения нескольких независимых исследований, предпринятых различными организациями, появился общий интерес к совершенствованию сотрудничества в управлении чрезвычайными ситуациями в Каспийском регионе.

Семинар в Галифаксе проводился Центром внешнеполитических исследований при университете Дальхаузи (CFPS) совместно с Кооперативным центром мониторинга (СМС) «Сандийские национальные лаборатории», Альбукерк, Нью-Мексико. СМС уже поддерживал и другие проекты в университете Дальхаузи и имеет продолжительный опыт работы по собственной программе в Каспийском регионе и Средней Азии, поэтому оба учреждения согласились поддержать идею содействия инициативе создания системы управления чрезвычайными ситуациями на Каспийском море.

У CFPS были также связи с Международным институтом океана (IOI), для которого Каспийское море является областью приоритета. В данном регионе у IOI имеется два оперативных центра: один в Астрахани (Россия), другой в Тегеране (Иран). В 2003г. Астраханский центр проводил семинар для руководителей предприятий по вопросам устойчивого развития и региональной безопасности Каспийского моря и дельты Волги, в ходе которого важность совершенствования сотрудничества на Каспийском море многими участниками выдвигалась на первый план. Тем временем два канадских специалиста по международным отношениям и управлению чрезвычайными ситуациями подготовили план Международного семинара по основным принципам сотрудничества в управлении чрезвычайными ситуациями, который в июле 2004г. был включен в обучающую программу IOI по океанскому управлению: «Законы политики и менеджмент» и ежегодно проводился на территории университетского городка Дальхаузи в Галифаксе, Новая Шотландия. Приблизительно в то же самое время недавно организованный Международный центр обучения управлению чрезвычайными ситуациями (ICEMS) в университете Кейп Бретона предложил провести семинар IOI в своем университетском городке в Сиднее, Новая Шотландия. В новом центре работали оба ведущих специалиста в данной области, а также у университета имелся значительный опыт работы по морским проблемам, особенно в нефтяном и газовом секторе, и тесные партнерские отношения с расположенным по соседству канадским колледжем береговой охраны. Таким образом, добавилось еще одно звено в развивающемся

союзе морских учреждений, заинтересованных в работе по решению вопросов управления чрезвычайными ситуациями на Каспийском море.

Летняя программа обучения IOI случайно собрала вместе несколько человек с выраженным интересом к данной проблеме. В неформальной беседе они пришли к заключению, что проведение в Астрахани семинара по управлению чрезвычайными ситуациями на море было бы возможно и уместно уже осенью следующего года. Обсуждение за круглым столом вопросов безопасности на Каспийском море в Международном институте проблем Каспийского региона в Тегеране (Иран) в октябре 2004г. предоставило еще одну возможность для углубленного исследования этого вопроса. В ходе обсуждения было рассмотрено проведение коллоквиума по морской безопасности в качестве полезной модели сотрудничества в Каспийском регионе, который уже с 1997г. собирал вместе специалистов по морской безопасности из стран Ближнего Востока и Северной Африки для обсуждения в неполитизированной атмосфере профессиональных проблем морской безопасности.

В течение 2004г. в процессе всех обсуждений становилось все более и более очевидным, что путь к успеху лежит не в организации большой конференции, в ходе которой можно было бы попытаться сразу рассмотреть весь диапазон вопросов регионального управления чрезвычайными ситуациями, а в проведении небольшого семинара, который бы сосредоточился на жизненно важных вопросах управления чрезвычайными ситуациями на море – вопросах морского поиска и спасения (SAR), основываясь на ближневосточном и северо-африканском опыте как потенциальной модели. Так был организован этот четырехдневный семинар в Астрахани, проведенный Оперативным центром по Каспийскому морю IOI совместно с Международным центром обучения управлению чрезвычайными ситуациями (Сидней), Центром IOI в Астрахани и его Мальтийской штаб-квартирой, Кооперативным центром мониторинга (Альбукерк) и Центром внешнеполитических исследований (Галифакс). Два специалиста по SAR, проводившие ближневосточный коллоквиум, согласились предоставить техническую поддержку. Энтони Паттерсон является капитаном торгового судна и директором Центра морского моделирования университета Мемориал (Ньюфаундленд), г-н. Дэвид Эдвардс – опытный моряк, нанятый офисом SAR американской штаб-квартиры береговой охраны в Вашингтоне. Организаторы смогли предложить субсидирование участникам из каждого Прикаспийского государства по трем дисциплинам (SAR на море, реагирование на обострение морской экологической обстановки и управление катастрофами), а также были приглашены представители от правительства и промышленности, уплатившие регистрационный взнос.

Семинар проводился с целью собрать экспертов по безопасности на море и специалистов из соответствующих служб пяти Прикаспийских государств для решения трех задач:

- проведение анализа морских катастроф и необходимого управления чрезвычайными ситуациями на Каспийском море;
- определение пробелов между требуемыми и уже проводимыми в ходе

- сотрудничества мерами по снижению числа аварийных ситуаций, готовности к ним, реагированию и восстановлению после несчастных случаев или катастроф на море;
- предложение мер по восполнению этих пробелов и развитию взаимовыгодного сотрудничества в деле обеспечения безопасности на море.

Важной частью семинара стала встреча, которая дала участникам возможность идентифицировать сходные проблемы в области безопасности на море и определить организационные и технические средства, направленные на совместное решение этих проблем. Участники были приглашены для обсуждения путей решения проблем не просто как представители соответствующих организаций, а как эксперты, чтобы мог состояться искренний, творческий и инновационный обмен идеями.

## **1. Общий язык**

Дэвид Эдвардс открыл семинар, проведя обсуждение языка международной практики SAR для обеспечения гарантии общего понимания всеми участниками. В центре обсуждения были принятые на международном уровне термины SAR, а также на сессии было проведено сравнение их с терминами, используемыми в других аспектах управления чрезвычайными ситуациями

### **Общий язык, общие потребности**

Совместные действия требуют готовности к быстрой, четкой и эффективной коммуникации, поэтому у системы поиска и спасения (SAR) есть собственная уникальная терминология, как и у других аналогичных дисциплин. Международная стандартная терминология SAR зародилась в английском языке, который является общим стандартом для международного управления воздушным движением. Тем не менее было бы нереалистичным ожидать, что английский язык мог бы использоваться в обычной практике диалога между двумя и более странами. Например, уже признано, что в местах, подобных Каспийскому региону, практика использования английского языка может быть ограничена или вообще отсутствовать. В таких случаях, однако, важно иметь гарантии, что переводы соответствуют целям международного стандарта.

### **Международные стандарты и практика**

Терминология не развивается произвольно или односторонне, она – предмет международного соглашения и провозглашена в таких документах, как Международная конвенция по поиску и спасению на море и Конвенция по международной гражданской авиации (приложение 12). Технический "язык" SAR издан в руководстве по международному авиационному и морскому поиску и спасению (IAMSAR), выдержки из которого были предоставлены участникам.

### **Организация поиска и спасения (SAR)**

Существует четыре уровня управления SAR, определенные в руководстве IAMSAR и принятые в международной практике. Обратите внимание на использование термина "координатор", а не "начальник", что отражает мультидисциплинарный, мультиорганизационный, а иногда и многонациональный характер управления SAR.

**Координатор SAR (SC)** представляет верхний уровень национального управления, который определяет ресурсы SAR, осуществляет планы SAR, учреждает координационные комитеты SAR (RCC) и назначает обязанности координатора поисково-спасательной операции (SMC) в определенных случаях.

**Координатор поисково-спасательной операции (SMC)** отвечает за планирование поисково-спасательной операции и руководство в определенных случаях SAR. Он или она проводит "детективную работу" по получению и анализу возможно большего количества информации о характере подразделения, находящегося в бедственном положении, его последнем известном местонахождении и направлении предполагаемого движения, погодных условиях и других столь же существенных данных. Координатор поисково-спасательной операции (SMC) делает расчёты для плана поиска, координирует ресурсы, информирует координатора SAR и назначает координатора на месте проведения операции.

**Координатор на месте проведения операции (OSC)** является ответственным на месте проведения спасательных работ. Он или она оценивает и осуществляет план SMC, внося изменения по мере необходимости. Коммуникация – ключевой элемент обязанностей OSC и для координирования действий, и для информирования вышестоящего координатора через SMC.

**Поисково-спасательные средства** – ресурсы, задействованные при проведении поисково-спасательных операций. Сюда входят и специально обученные, имеющие оборудование поисково-спасательные команды, а также любые другие подвижные ресурсы, способные к проведению поисково-спасательных работ. Это могут быть такие подразделения и организации, как торговые суда, коммерческие самолеты, рыбацкие суда, организации волонтеров и коммерческие компании. Обратите внимание, что некоторые подразделения могут производить только поиск, в то время как другие способны проводить и поиск, и спасение.

### **Район поиска и спасения**

Существует всемирно признанная сеть **районов поиска и спасения (SRR)**, которые являются областями ответственности за координирование поисково-спасательных операций. Каждый SRR связан с **координационным центром поиска и спасения (RCC)**. И хотя не существует районов поиска и спасения, определенных для Каспийского моря, там имеются авиационные SRR, установленные согласно приложению 12 к Соглашению по международной гражданской авиации. По Соглашению требуется, чтобы договаривающиеся государства очертили районы поиска и спасения, в пределах которых они обеспечат проведение поисково-спасательных работ. Такие районы не должны перекрываться, а соседние области должны быть смежными.

В замечании 1 к этому документу цель и принципы определяются следующим образом. Там говорится, что районы поиска и спасения устанавливаются для гарантии обеспечения адекватной инфраструктуры связи, эффективного оповещения о бедствии и надлежащего оперативного координирования для эффективного проведения поисково-спасательных работ. Соседние государства могут сотрудничать с целью организации поисково-спасательных работ в пределах отдельного района поиска и спасения.

### **Обратите внимание: районы поиска и спасения и международные границы**

Важно обратить внимание, что районы поиска и спасения разграничены на основе практических и технических соображений и никоим образом не привязаны ни к каким национальным границам или пограничным притязаниям. Об этом ясно говорится в Конвенции по поиску и спасению на море, когда отмечается, что определение границ районов поиска и спасения не связано и не должно ставить под сомнение определение границ между государствами. Сходным образом, в замечении 2 в приложении 12 к Соглашению по гражданской авиации говорится, что районы поиска и спасения разграничены на основе практических и технических соображений и не связаны с определением границ между государствами.

### **Организационные термины управления катастрофами**

В отличие от SAR, не существует всемирно признанного стандартного способа организации управления катастрофами, хотя есть своего рода согласие относительно терминологии описания некоторых концепций (об этом см. ниже в параграфе 5). Одним из таких подходов является **система команд при происшествиих (ICS)**, одобренная в Соединенных Штатах. Хотя ICS не является международно принятой системой (например, в Канаде действует "Система управления на месте чрезвычайной ситуации"), ICS широко используется в военных и полицейских организациях и потому должна быть понятна тем, кто работает в международных организациях. Система ICS гибка, а потому она может быть расширена, урезана или быстро изменена в соответствии с требованиями конкретной обстановки. В случае инцидента человек, являющийся наиболее квалифицированным для руководящей роли, определяется как **начальник по инциденту (IC)**. Он собирает штаб – **командный пост по инциденту (ICP)**. Затем соответствующие люди и ресурсы организуются в секции, которые обычно включают оперативную секцию, секцию планирования, секцию логистики, а также финансовую и административную секции. Обратите внимание, что поиск и спасение легко могут быть включены в модель ICS в случае крупного инцидента или бедствия, особенно в оперативную секцию.

### **Термины экологического реагирования**

Хотя не существует международных стандартов для организации экологического реагирования, в отношении экологических катастроф имеются международно принятые термины и понятия. Главными справочными документами по морскому загрязнению являются **Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов (MARPOL)** и **Международная конвенция о готовности, реагировании и сотрудничестве в случаях разливов нефти (OPRC)**, опубликованные Международной морской организацией (ИМО). Международная организация по стандартизации учредила ISO 14000 – документ, устанавливающий международные стандарты для экологического

управления и отражающий глобальное соглашение по эффективной экологической практике в международном контексте, он может быть также адаптирован к определенным ситуациям. Термины и понятия, общепринятые в практике защиты морской среды, включают следующие:

- **Загрязнитель платит** – общий принцип экологического законодательства, признающий за стороной, допустившей загрязнение среды, полную ответственность за возмещение затрат на реагирование и восстановление. Этот принцип включен в структуру соглашения по защите окружающей среды Каспийского моря (2003). Обратите внимание, что он отличается от принципов SAR, по которым спасение человеческой жизни обычно рассматривается как гуманитарное обязательство, а не затрата, подлежащая возмещению.
- **Виновная сторона** – термин, используемый в отношении того, кто произвел сброс или так или иначе является ответственным за попадание загрязнения или опасного вещества в среду.
- Должность **координатора на месте (OSC)** означает то же самое, что и в SAR.
- **Национальный план на случай непредвиденных обстоятельств (NCP)** – термин, обычно используемый для описания плана отдельного государства по экологическому реагированию.

### **Концепции управления реагированием**

В системе поиска и спасения имеется международно принятый словарь общей терминологии, но организации реагирования на бедствия (включая экологическое реагирование) не имеют такого словаря. Тем не менее существуют общие и сходные понятия, которые должны быть понятны тем, кто отвечает за принятие мер по управлению чрезвычайными ситуациями на национальном, многонациональном или региональном уровне. Независимо от того, какая организация имеется на месте, каким общим языком или языками пользуются, какие термины приняты для использования в пределах региона, существенно важным является разработка и применение общего лексикона и общей практики. В Каспийском регионе, как и в любой другой части света, эффективное управление безопасностью на море и катастрофами не может быть достигнуто без возможности быстрой, четкой и эффективной коммуникации.

## 2. Критические элементы поиска и спасения

Энтони Паттерсон вел вторую сессию обсуждения критических элементов SAR, которую начал с анализа стимулов обеспечения служб SAR, а затем призвал участников разделиться на две группы, чтобы независимо друг от друга определить, какие, по их мнению, должны быть критические элементы эффективной системы поиска и спасения. Каждой группе был выдан список из 10 вынесенных на обсуждение элементов, чтобы участники могли изменить их, где это необходимо, и ранжировать по степени важности. Список (порядок не имеет значения) был следующим:

### Некоторые критические элементы эффективной системы поиска и спасения:

- A – квалифицированные наблюдатели и респонденты;
- B – возможности коммуникаций (между спасательными командами и между спасателями и терпящими бедствие);
- C – возможности реагирования (лодки, суда, самолеты);
- L – законодательство/бюджет в поддержку организации SAR;
- E – сотрудничество: посредничество и партнерство;
- F – координация и кооперация региональной системы поиска и спасения;
- G – установление политики и практики SAR;
- H – профилактические меры SAR (принятые меры по обучению и разъяснению правил техники безопасности);
- I – обучение и тренировка по планам SAR на случай непредвиденных обстоятельств;
- J – состояние готовности средств и групп реагирования

Когда две группы возвратились, чтобы сравнить результаты, поразительно было, что в обеих группах высшие приоритеты были отданы принятию законодательства, учреждению организации и администрации. В последующей дискуссии была установлена важность самопомощи и мер по осуществлению совместных действий, а также критическая роль коммуникации в принятии решений и ситуативном понимании. Однако, прежде всего, обсуждение продемонстрировало потребность в установлении организационной и административной структуры – формальным или неформальным образом – как самый важный первый шаг в создании региональной системы поиска и спасения в Каспийском регионе.

Капитан Паттерсон закончил сессию описанием и демонстрацией Глобальной морской системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности (GMDSS), подчеркнув ее значение в формировании основ коммуникации современных систем поиска и спасения, а потому коммуникация должна быть рассмотрена авторитетными организациями SAR на Каспии в качестве критического элемента при анализе сотрудничества в данной области.

### 3. Международная система SAR

На третьей сессии, проводимой Дэвидом Эдвардсом, рассматривались международные соглашения в качестве директив для поиска и спасения (SAR), обсуждались вопросы определения и необходимости учреждения районов поиска и спасения (SRR), изучался глобальный план SAR и вопросы принятия международных соглашений во внутреннее законодательство стран.

На отдельных сессиях участники составили список факторов, подлежащих рассмотрению при определении районов поиска и спасения. Им были предоставлены выдержки из Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасению (IAMSAR) с примерами по типовому законодательству. А также была использована большая карта Каспийского региона для обсуждения существующих зон проведения полетов (FIR) Международной организации гражданской авиации (ICAO) и районов поиска и спасения на Каспийском море и применимости к морской системе SAR этих уже существующих аэронавигационных областей. Затем эти факторы были обсуждены на пленарной сессии. В ходе сессии неоднократно подчеркивалось, что обеспечение эффективной работы поисково-спасательных служб является международным обязательством для государств. В таком регионе, как Каспийский это, в свою очередь, требует сотрудничества между соседями.

#### Помощь как обязанность

Это принятый международный принцип, что суда и самолеты обязаны оказывать помощь другим судам, самолетам или людям, терпящим бедствие, вне зависимости от местоположения, национальности или других обстоятельств. Например, в правиле V/10 (а) Международной конвенции об охране человеческой жизни на море (SOLAS) говорится, что при получении сигнала бедствия из любого источника владелец судна в море должен идти на помощь с максимальной скоростью и, если возможно, проинформировать терпящих бедствие людей или поисково-спасательные службы о своих действиях. Поскольку такая обязанность, или обязательство помогать, существует, правительства и специалисты по безопасности на море должны обеспечить эффективное выполнение этой обязанности.

#### Международные организации

Существует два главных международных агентства SAR, которые обеспечивают руководство в организации национальной или региональной системы SAR: Международная морская организация (IMO) и Международная организация гражданской авиации (ICAO). Обе являются агентствами Организации Объединенных Наций, фокусирующими свою работу на безопасности. Обе организации издадут глобальные планы SAR, процедуры, методы и обучающие программы для гражданских служб SAR. Усилия обеих организаций направлены на

создание глобальной сети районов поиска и спасения (SRR), работа каждой организация управляется собственным координационным центром поиска и спасения (RCC), который обеспечивает координированную и эффективную работу поисково-спасательных служб повсюду на земном шаре, где чья-то жизнь или собственность подвергаются опасности.

## **Глобальная система поиска и спасения (SAR) Международные соглашения**

Глобальная система SAR организована согласно трем международным соглашениям: Международному соглашению по поиску и спасению на море, Соглашению по международной гражданской авиации (приложение 12) и Международному соглашению об охране человеческой жизни на море (SOLAS). Выполнение этих соглашений осуществляется с использованием стандартов и Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасению (IAMSAR) и его приложений к национальным/региональным системам SAR (NSS).

### **Национальные обязанности**

Каждое правительство отвечает за разработку собственного национального плана SAR (NSP). Мало того, что этот план является основной структурой системы SAR в каждой стране, он также является и вкладом отдельных государств в международную структуру, на которой основана глобальная система. Обычная практика для NSP – обеспечение условий для создания национального комитета SAR, который включает представителей от всех уровней, от национальных ведомств до местных добровольческих обществ. Такой комитет является доказанным средством установления национальной воли и согласия в отношении эффективной системы SAR. IAMSAR содержит несколько полезных инструментов для организации национальной системы, включая типовое законодательство по организации SAR, национальную оценку SAR и круг полномочий членов комитета SAR. Все участники семинара получили копии этого документа.

### **Региональные системы**

IAMSAR обращает внимание на то, что системы SAR могут быть созданы на национальной основе, региональной базе или обеих вместе взятых. Региональный подход может снизить стоимость и улучшить возможности оказания услуг по поиску и спасению. Такой выбор был бы особенно уместен на Каспийском море.

#### **Преимущества региональных систем SAR**

(из IAMSAR, т. 1, ст. 1.7)

- Региональный подход может уменьшить стоимость и улучшить охват и обслуживание.
- Такой подход менее сложен, и более экономичен и эффективен для государств, когда можно разделить такие ресурсы, как средства спутниковой и дальней связи и базы регистрационных данных по связи.
- Государства могут оказывать помощь друг другу своими ресурсами SAR для снижения общего количества ресурсов, необходимых для эффективного охвата.
- Функции обучения и другие ресурсы могут быть разделены к взаимной выгоде.
- Каждый SRR нуждается в собственном RCC, но не каждому государству необходимо иметь свой RCC. Поэтому у государств есть возможность делиться

одним RCC, который поддерживается и обслуживает более чем одно государство. В таких случаях отдельные государства могут учредить вспомогательный центр поиска и спасения (RSC).

### **Заключение**

В национальных интересах каждого государства выполнение его обязательств по обеспечению основных услуг по безопасности для своих граждан и иностранных туристов. Кроме того, услуги SAR – это хорошие инвестиции. Когда случается катастрофа и средства массовой информации освещают события на весь мир, страну будут – справедливо или нет – оценивать по эффективности реагирования ее поисково-спасательных служб. В свою очередь, эффективное реагирование служб SAR базируется на хорошем планировании и квалифицированных ресурсах. Однако это вовсе не подразумевает, что каждая отдельная страна должна все делать в одиночку. Для гарантии услуг SAR или участия в региональных мероприятиях государству не обязательно быть в числе подписавших Международную конвенцию по поиску и спасению на море. Существуют документальные руководства, а процедуры хорошо разработаны. Все, что требуется, – это готовность к действию и сотрудничеству.

#### **4. Выгода от трансграничного сотрудничества**

Задача четвертой сессии состояла в определении различных форм трансграничного сотрудничества и некоторых ключевых элементов в его установлении.

##### **Формы трансграничного сотрудничества**

В ходе первой пленарной дискуссии Энтони Паттерсон выделил типы официальных и неофициальных мер, которыми пользуются для улучшения трансграничного сотрудничества морских служб SAR во всем мире. В одних случаях имеются формальные соглашения между двумя или более государствами, в других – просто молчаливое согласие, когда, например, формальное сотрудничество невозможно по политическим соображениям.

##### **Формальные подходы**

Примером формального подхода является межправительственный и многоорганизационный меморандум о взаимопонимании (MOU) между Канадой, Великобританией и Соединенными Штатами, копия которого была выдана всем участникам семинара. Полное название иллюстрирует число вовлеченных организаций – Меморандум о взаимопонимании для сотрудничества между Службой национальной безопасности Канады, Департаментом океана и рыбного хозяйства Канады, Береговой охраной Соединенных Штатов, Воздушными силами Соединенных Штатов, Морской и береговой охраной Великобритании, Отделением гражданской авиации Министерства по вопросам окружающей среды, транспорта и регионов Великобритании и Министерством обороны Великобритании в отношении поиска и спасения.

Директивы для достижения таких соглашений обеспечивает IAMSAR, в котором даже имеется типовая модель (в приложении I к тому 1). Формальные соглашения властей по определенным проблемам могут быть также осуществлены на рабочем уровне. Таким примером является Меморандум о взаимопонимании относительно поисково-спасательных служб, вовлеченных в оффшорную эксплуатацию нефтяных ресурсов, который был подписан в 2003 г. оперативными координаторами SAR Канады и Соединенных Штатов в отношении районов поиска и спасения на Атлантическом побережье (копия документа была выдана всем участникам семинара).

##### **Неофициальные подходы**

Политические различия между государствами не должны препятствовать сотрудничеству поисково-спасательных служб. У государств есть обязательство обеспечивать эффективные услуги SAR, несмотря на какие-либо политические

разногласия между ними. Когда достижение формального соглашения невозможно, может быть достигнуто неофициальное понимание. При напряженных международных отношениях, от арабо-израильского конфликта до американо-кубинских отношений, ответственные правительства разрешают своим специалистам поисково-спасательных служб принимать ограниченные, но осуществимые гуманитарные меры в рабочем порядке.

**Трансграничное сотрудничество поисково-спасательных служб и международных отношений**

Ввиду своей гуманитарной миссии, которая ни у кого не вызывает сомнений, система SAR является превосходным средством для совершенствования сотрудничества и диалога между государствами и организациями на местном, национальном и международном уровнях. Сотрудничество в этой области может вести к сотрудничеству и в других областях и может быть использовано как основной инструмент в содействии развитию хороших рабочих отношений.

IAMSAR, том 1, ст. 1.2. 1 (d)

**Ключевые элементы трансграничного сотрудничества**

Разбившись на группы, участники семинара обсудили некоторые из элементов, необходимых для создания эффективных трансграничных соглашений по SAR. Вначале обсуждались моменты, которые могли привести к плохим результатам, а потом участники определили, что можно было бы сделать, чтобы система работала правильно. Одним из самых важных элементов была необходимость формального или неформального установления своего рода оперативного соглашения между вовлеченными сторонами. Другим элементом была необходимость регулярных встреч людей, ответственных за проведение поисково-спасательных работ. Это особенно полезно, потому что люди, которые знают друг друга лично, обычно могут работать вместе намного более эффективно в критической ситуации, чем люди, которые не знакомы друг с другом. Точно так же совместные учения и тренировки способствуют повышению эффективности. Принятие на вооружение общих стандартов и совместимого оборудования способствует росту эффективности и снижению затрат на долговременной основе.

**Заключение**

На пленарном заседании участники семинара компилировали, обсудили результаты, полученные в ходе групповых дискуссий, и сравнили их с типовым соглашением IAMSAR. Они также обсудили, как учения, координационные встречи и стандартизированное оборудование могут способствовать трансграничному сотрудничеству. Общее согласие было достигнуто в отношении того, что самым важным шагом в достижении любого вида договоренности о трансграничном сотрудничестве является установление личных профессиональных

контактов еще до того, как подписано официальное соглашение. Это может быть сделано на официальном уровне, но более ценным в этом отношении может быть проведение менее формальных встреч, подобных этому семинару, на которых профессионалы могут общаться на личностном уровне и знакомиться с новыми идеями и подходами, не будучи связанными официальным положением. Примерами международного диалога могут служить встречи глав североатлантических координационных центров поиска и спасения, проводимые раз в два года, и ежегодный коллоквиум по морской безопасности на Ближнем Востоке и в Северной Африке. В Каспийском регионе этот семинар служит превосходным примером ценности обмена информацией и идеями между региональными специалистами по безопасности на море.

## 5. Анализ катастроф и риска

Пятая сессия выходила за пределы специализированной области поиска и спасения (SAR) с целью ознакомления с более широкими принципами управления чрезвычайными ситуациями. Задача состояла не в том, чтобы сделать попытку всестороннего анализа региона, а, скорее, чтобы определить некоторые из возможных катастроф на Каспии и рассмотреть методологию, которая должна будет использоваться в регионе для создания хорошей структуры совместного управления чрезвычайными ситуациями.

### Концепции

В своем докладе Дэвид Гриффитс ввел три концепции управления чрезвычайными ситуациями. Первая концепция – "цикл управления чрезвычайными ситуациями", которая может быть применена к любой проблеме управления чрезвычайными ситуациями в случае SAR на море или большой катастрофы. **Готовность** - фаза, предшествующая событиям, в течение которой создается способность к реагированию. **Реагирование** нацелено на контроль отрицательных последствий от свершившегося события. **Восстановление** - возвращение к нормальному состоянию после случившегося. **Смягчение** - процесс создания механизмов, позволяющих смягчить жесткость воздействия событий в будущем. Эти четыре фазы становятся непрерывным циклом, поскольку опыт реагирования и работ по устранению последствий катастрофы применяется для смягчения и достижения состояния готовности к аналогичным ситуациям в будущем.

Второй концепцией был **подбор действий на все случаи катастроф**, что означает планирование действий для полного диапазона возможных катастроф. Вообще, рассмотрение всех случаев является более эффективным, нежели отдельное рассмотрение каждого случая. Таким образом, планы не дублируются, достигается экономичность, и в каждой аварийной ситуации могут быть предприняты всесторонние меры.

Третьей концепцией был **анализ риска**. Принимая во внимание обширный диапазон возможных чрезвычайных ситуаций при ограниченных ресурсах для принятия мер, специалистам по управлению чрезвычайными ситуациями необходимо идентифицировать каждую возможную опасность, а затем проанализировать риск, возникающий в каждом случае. Для этого могут потребоваться значительные усилия, потому что анализ риска каждой опасности означает определение всех людей и видов имущества, которым эта опасность угрожает, и последующую оценку уязвимости каждого из этих элементов. Например, жестокие штормы – это опасность, которая может затронуть многие объекты в диапазоне от портовых сооружений на побережье до судов в море. Маленькие и содержащиеся в плохом состоянии рыбацкие шхуны могут оказаться намного более уязвимыми при жестоком шторме, чем большие современные грузовые суда. Хотя этот процесс анализа требует большой индивидуальной работы и совместных

усилий, он необходим, потому что позволяет высшим чиновникам и менеджерам определять приоритетные усилия и ресурсы и обеспечивает объективную структуру для всестороннего планирования.

### **Учения**

Детальный анализ риска на Каспийском море и в его прибрежных областях выходил бы за пределы возможностей столь короткого неофициального семинара. Тем не менее участники семинара провели короткую учебную сессию по анализу катастроф с целью лучшего понимания процесса, при котором потребуются проведение совместного регионального форума по управлению чрезвычайными ситуациями. Разбившись на две группы, участники получили карту Каспийского моря и лист с заданием перечислить возможные катастрофы, при которых могут быть задействованы службы SAR, места возникновения этих катастроф, вероятность их возникновения (по шкале от 0 до 5) и указать уязвимые объекты (одушевленные и неодушевленные). Для удобства использовались следующие пять категорий катастроф.

**Технологические катастрофы.** Пожары могут возникать повсюду: на борту судов, на оффшорных буровых установках или в портах. Для анализа опасности возникновения катастроф может потребоваться рассмотрение наиболее вероятных мест их возникновения, например, места скопления транспорта, и степень их вероятного воздействия. Поскольку над Каспийским морем пролегают основные воздушные маршруты, связывающие Европу и Ближний Восток с Азией, необходимо учитывать вероятность аварий воздушных лайнеров. В качестве потенциального риска могут учитываться даже возможные траектории возвращения космических кораблей. Технологическую опасность могут представлять и устаревающие конструкции, вроде причалов и нефтехимических погрузочно-разгрузочных устройств, а также человеческий фактор в силу низких стандартов технической подготовки, из-за чего могут происходить несчастные случаи.

**Атмосферные и гидрологические катастрофы.** Штормы могут возникать повсюду, но при анализе их опасности нужно рассматривать, где они представляют наибольший, а где наименьший риск, и предлагать места убежищ для подвергаемых опасности судов. Хорошая видимость – важный фактор для безопасной навигации, поэтому должен проводиться анализ мест и частоты возникновения ухудшения видимости. Другим примером могут служить физические характеристики морского льда, его перемещения и годовые колебания.

**Геологические катастрофы.** Сейсмическая активность в Каспийской регионе привязана к определенным поясам, пролегающим вдоль линий геологических разломов, поэтому опасность землетрясений неодинакова в разных местах. Специалисты по управлению чрезвычайными ситуациями на море должны уметь анализировать риск, характерный для определенных портов, трубопроводов, средств SAR и т. д.

**Биологические катастрофы.** Угроза эпидемии или пандемии должна быть поводом для беспокойства не только медицинских работников, но в той же мере и специалистов по безопасности на море. Они должны учитывать множество различных факторов: от распространения птичьего гриппа морскими птицами до переноса болезнетворных микроорганизмов пассажирами, членами команды или через водяной балласт судов. Когда руководство службы здравоохранения выражает беспокойство по поводу возможной глобальной пандемии, менеджеры SAR, как минимум, должны заботиться об охране здоровья людей в пределах своей организации.

**Социальные катаклизмы.** Катастрофы, вызванные человеческим поведением, включают такие явления, как преступная деятельность, идеологическое насилие (во имя религии или политики) и трудовые конфликты, которое могут прервать нормальную работу или оказание необходимых услуг.

### **Заключение**

На заключительной пленарной сессии обсуждались и сравнивались катастрофы, идентифицированные в каждой группе, с точки зрения их отношения к системе SAR на море. Целью такого обсуждения не была попытка проведения всестороннего анализа катастроф, так как это было бы невозможно сделать в рамках столь короткого семинара. Эта дискуссия, скорее, проводилась с целью ознакомления участников с методологией, применение которой бы потребовалось при совместной работе многих экспертов из всех пяти стран над созданием потенциала надежного и эффективного управления чрезвычайными ситуациями на благо всех жителей Каспийского региона.

## **6. Существующая система SAR и другие меры управления чрезвычайными ситуациями**

В ходе шестой сессии проходил неформальный обмен информацией относительно мер поисково-спасательных служб и широкого круга вопросов по управлению чрезвычайными ситуациями в Азербайджане, Иране, Казахстане, России и Туркменистане. В конце дня группа посетила Астраханский морской спасательно-координационный центр для непосредственного и детального ознакомления с российской поисково-спасательной службой, ее организацией и возможностями.

### **Обсуждение**

Эксперты от всех пяти Прикаспийских государств были приглашены для участия в этом семинаре не просто как представители соответствующих организаций, а как профессионалы. Цель состояла в том, чтобы дать возможность профессионалам SAR лично познакомиться друг с другом и обменяться идеями в искренней, творческой атмосфере. А потому каждый из участников в неофициальной форме рассказал коллегам о своей организации и своей личной роли. Никаких официальных записей по индивидуальным комментариям не велось, так как понятно, что для опубликования брифинга по национальным мероприятиям потребовался бы штат сотрудников и разрешение национальных властей, в то время как цель этого семинара состояла в том, чтобы установить взаимопонимание между ответственными сотрудниками. В дополнение к рассказам участников из правительственных организаций, представители оффшорной нефтегазовой промышленности также рассказали о своих организациях и их возможностях.

### **Заключение**

Дискуссия выявила потребность в совершенствовании обмена профессиональной и технической информацией между лицами, ответственными за поисково-спасательные службы на Каспийском море. Кроме того, некоторые правительственные должностные лица оказались не знакомы с организацией и возможностями таких же национальных организаций в соседних странах, но также выявился и информационный барьер между правительством и промышленностью. Это означает, что многие из преимуществ трансграничного сотрудничества, выявленные на четвертой сессии семинара, никак не используются. Как указали экологические эксперты, Каспийская программа по окружающей среде и Тегеранская конвенция по защите окружающей среды в Касийском море предлагают превосходную модель для рассмотрения специалистами службы SAR. Если бы руководство служб SAR в Каспийском регионе решило, что дальнейшее проведение подобных семинаров было бы полезно, то достижение формального обмена информацией относительно организаций SAR, их возможностей и точек соприкосновения было бы значимой исходной целью программы работы в будущем.

## **7. Защита окружающей среды и реагирование: каспийский опыт**

На седьмой сессии исследовалась связь между инцидентами, требующими проведения поисково-спасательных работ, и их воздействием на морскую экологическую обстановку; извлекались уроки из опыта совместных мер по оздоровлению экологической обстановки на Каспии, которые могли бы послужить примером и прецедентом для поисково-спасательных служб. Обсуждались главные принципы защиты окружающей среды и системы реагирования, вопросы сходства и различия мер по защите окружающей среды и действий поисково-спасательных служб и такие инструменты правового регулирования, как Международная конвенция о готовности, реагировании и сотрудничестве в случае разливов нефти (OPRC).

### **Обсуждение**

Случай в октябре 2002г., когда затонул паром Меркурий-2, наглядно показал, что проблемы, требующие вмешательства поисково-спасательных служб, и экологические проблемы часто связаны между собой. Из-за шторма судно опрокинулось, и в дополнение к гибели более чем сорока человек, в Каспийское море вылилось до 1 000 тонн сырой нефти. В Каспийском регионе прилагаются значительные усилия для достижения экологического сотрудничества через такие мероприятия, как принятие Каспийской экологической программы. Тегеранская рамочная конвенция по защите окружающей среды в Каспийском море (ноябрь 2003г.) стала первым панкаспийским соглашением, которое подписали все пять государств. Хотя статья 13 этого соглашения рассматривает исключительно чрезвычайные ситуации в экологической среде, она могла бы послужить отправной точкой и для достижения подобного соглашения в контексте морской безопасности, потому что там говорится: "Договаривающиеся стороны принимают все необходимые меры и сотрудничают в целях защиты людей и морской среды от последствий природных катастроф или аварий, возникающих в результате антропогенной деятельности". Рамочная конвенция могла бы послужить прецедентом и отправной точкой для сотрудничества в управлении чрезвычайными ситуациями, в общем, и в работе поисково-спасательных служб, в частности.

### **Заключение**

У океанографического общества есть мандат на сотрудничество согласно обязательству по статье 242 конвенции ООН по морскому праву (1982), в которой от государств требуется, чтобы они способствовали международному сотрудничеству в области морских научных исследований в мирных целях. Прикаспийские государства проделали эффективную работу в этом направлении через Каспийскую экологическую программу и подобные инициативы. Сходные обязательства существуют и в отношении SAR. Глава 5 международной конвенции об охране человеческой жизни на море (1974) призывает государства гарантировать, чтобы были приняты все необходимые меры для передачи

сообщения о бедствии и координации действий в подответственной области, а также для спасения жизни людей, терпящих бедствие в их территориальных водах, и требует, чтобы на всех судах имелась копия последней версии Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасению (IAMSAR, т. 3). Сходные обязательства существуют согласно Соглашению по международной гражданской авиации. Таким образом, существует обоснованная структура процедур, на которой государства, если бы захотели, могли бы строить официальное сотрудничество при поисково-спасательных работах, а океанографические и экологические общества уже продемонстрировали, как это может быть эффективно сделано.

## 8. Разбор конкретных случаев и моделирование ситуации

Участники провели моделирование трех ситуаций для изучения обсужденных ранее тем. Рассматривались гипотетические сценарии чрезвычайных ситуаций на таких судах, как плавучая система для добычи, хранения и выгрузки (FPSO), большой пассажирский паром, бедственные случаи с которыми проходили на границе акватории, подответственной различным национальным службам SAR.

В каждом случае было ясно, что совместные действия соседей, осуществляемые даже на неформальной основе, важны в деле спасения человеческой жизни, собственности и окружающей среды.

За дальнейшей информацией относительно моделирования этих и других ситуаций обращаться к капитану Энтони (Тони) Паттерсону по адресу:

Captain Anthony (Tony) Patterson  
Director, Centre for Marine Simulation  
Fisheries and Marine Institute  
Memorial University of Newfoundland  
P.O. Box 4920  
St. John's NF A1C 5R3  
Canada

Tel: 1-709-778-0305

Fax: 1-709-778-0664

Email: [Anthony.Patterson@mi.mun.ca](mailto:Anthony.Patterson@mi.mun.ca)

Website: <http://www.mi.mun.ca/cms>

## **9. Заключение**

Семинар завершился подведением итогов дискуссий, проводимых в течение предыдущих четырех дней, и обсуждением того, насколько успешной была работа этого форума. В случае положительного ответа необходимо разработать меры, направленные на продолжение начавшегося совместного диалога.

Этот технический семинар проводился с целью дать возможность поисково-спасательным службам SAR и другим специалистам в области управления чрезвычайными ситуациями из Прикаспийских стран обменяться информацией и идеями в неофициальной обстановке. Следовательно, в задачу семинара не входила разработка формальных рекомендаций для национальных органов власти. Тем не менее четыре дня интенсивного профессионального диалога высококвалифицированных экспертов ясно показали, что проведение подобных форумов в дальнейшем, когда эксперты в области безопасности на море могли бы сообща решать свои технические и профессиональные проблемы, имело бы существенное значение для всех Прикаспийских государств.

### **Гуманитарное обязательство**

Поиск и спасение – гуманитарная акция и международное обязательство, которое должно быть изолировано от политических проблем. Этот вид гуманитарного сотрудничества соответствует интересам всех государств в деле охраны физической безопасности их граждан как в отдельности, так и всех вместе. Во всем мире установлена государственная практика обеспечения безопасности на море вне зависимости от политических различий.

### **Аполитичный характер системы SAR**

Области проведения поисково-спасательных работ определяются без учета национальных границ, как показал опыт аэронавигационных мер SAR Международной организации гражданской авиации на Каспии. Есть примеры во всем мире, когда даже враждебные правительства имеют, по крайней мере, негласные соглашения, которые позволяют их специалистам по безопасности на море сотрудничать в деле спасения людей, борьбы с последствиями загрязнения и обеспечения безопасного прохода судов. Следовательно, нет причин, по которым каспийские поисково-спасательные службы SAR не могли бы следовать примеру экологических агентств в установлении официального или неофициального сотрудничества. Существующая многосторонняя рамочная конвенция служит превосходным примером сотрудничества и могла бы послужить моделью для соглашения региональных поисково-спасательных служб.

## **Выгода от сотрудничества**

В ходе обсуждений стало очевидным, что никакая отдельно взятая страна не располагает достаточными ресурсами, чтобы справиться с каждой возможной катастрофой. Когда под угрозой оказываются человеческая жизнь и экономическое благосостояние, сотрудничество выступает как логическое и простое средство максимального использования ограниченных ресурсов. Создание эффективной совместной сети безопасности на море не должно быть высокзатратным или высокотехнологичным. Скорее, это вопрос создания эффективной организации, которая может объединить все существующие ресурсы в деле борьбы с кризисом наиболее быстрым и эффективным образом. Для этого потребуются предварительная подготовленность и планирование, на совершенствование которых и был направлен семинар.

## **Планы на будущее**

Участники семинара согласились в том, что было бы желательно организовать технический форум по безопасности в Каспийском море, а подобный семинар желательно проводить регулярно. Было представлено на рассмотрение множество определенных предложений, которые будут рассматриваться участниками семинара неофициально, а через них – национальными властями. Предложения были следующие:

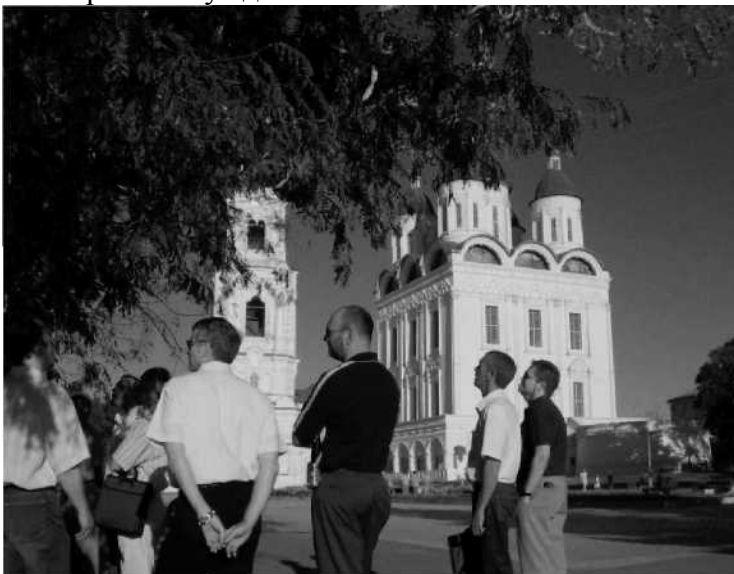
- следуя примеру рамочной конвенции по защите морской среды, разработать официальное соглашение о сотрудничестве поисково-спасательных служб;
- не дожидаясь принятия официального соглашения, регулярно проводить технический форум по безопасности на Каспийском море, на котором специалисты SAR смогут встречаться, свободно общаться и делиться информацией и идеями;
- создать механизм сбора и обмена информацией по SAR, следуя инициативе Каспийской экологической программы по сбору и анализу данных.

В дополнение было внесено предложение о том, чтобы пригласить экспертов поисково-спасательных служб из всех Прикаспийских стран на учения по проведению поисково-спасательных операций и реагированию в случае разливов нефти, запланированные для проведения в северной части Каспийского моря в августе 2006 г.

Организаторы семинара будут работать над достижением этих целей. Вместе с тем организаторы семинара согласились написать и издать материалы семинара. Все участники согласились работать над проведением очередной сессии осенью 2006г., если будет получено соответствующее финансирование.



Пленарное обсуждение



Посещение Астраханского Кремля



Посещение Астраханского морского спасательно-координационного центра

## Приложение

### Список участников

Dr. David Betsill Regional Security and Multilateral Affairs International Security Programs Cooperative Monitoring Center Sandia National Laboratories Albuquerque New Mexico, USA	Дэвид Бэтсилл, Департамент Региональной Безопасности Программы международной безопасности, Сандийские Национальные Лаборатории
Mr. L.G. Bezzubikov Specialist on Ecology Administration of Marine Ports Astrakhan and Olay, Russia	Л.Г. Беззубиков – специалист по экологии, ФГУ «Администрация морских портов Астрахани и Оля»
Mr. N. M. Drobakhin Deputy Head MRCC Astrakhan, Russia	Н.М. Дробахин – заместитель главы MRCC Астрахани
Mr. David Edwards Search and Rescue Coordination Staff US Coast Guard Headquarters Washington, DC, USA	Дейв Эдвардс – сотрудник Координационного центра по поиску и спасению, Вашингтон, США
Mr. Timur Estebaev Head of Department for Emergency Situation Atyrau Oblast, Kazakstan	Тимур Естебаев – глава Атырауского областного Департамента по чрезвычайным ситуациям, Атырау, Казахстан
Mr. David Griffiths Research Fellow International Centre for Emergency Management Studies Cape Breton University, Canada	Дэвид Гриффитс, Международный центр по обучению управлению чрезвычайными ситуациями, Университет Кейп Бретона, Галифакс, Канада
Mr. Vladimir Karev Head of State Marine Pollution Control Salvage, Search and Rescue Administration of the Russian Federation(Gosmorspassluzhb Russia) Moscow, Russia	Владимир Карев – руководитель Госморспасслужбы России, Москва
Mr. Anver Karimov Head of the Emergency Sector Department of Safety and Emergency Ministry of Transport Azerbaijan	Анвер Керимов – заведующий сектором чрезвычайных ситуаций Отдела безопасности и чрезвычайных ситуаций, Министерство транспорта Азербайджана
Mr. Vladimir Komarov First Deputy Head Gosmorspassluzhb Rossia and Head of State Maritime Rescue Coordination Center of Russian Federation (SMRCC) Moscow, Russia	Владимир Комаров – заместитель руководителя Госморспасслужбы России, и начальник государственного морского спасательного координационного центра (ГМСКИ) Российской Федерации, Москва

Mr. V.I. Korotun Director of State Unitary Northern Caspian Directorate for Salvage, Rescue and Underwater Technical Operations (SUE NCD SRUTO) Astrakhan, Russia	В.И. Коротун – директор ФГУП СКУ АСПТР (стаж работы в аварийно-спасательном управлении – 40 лет)
Mr. K.V Kotov. Senior Master-Instructor MRCC Astrakhan Russia	К.В. Котов – старший капитан-наставник MRCC Астрахани
Mr. Vitaly Leonov Technical Shipping Expert Total Corp/ KCTS Teaux, France	Виталий Леонов – эксперт по техническому судоходству
Mr. Jean L'Hopitalier Head of Development and Operations Support Agip KCO Agip Kazakhstan North Caspian Operating Company N.V. Brentford,UK	Жан Лопиталлье – начальник по развитию и оперативной поддержке Аджип ККО, Брентфорд, Миддлсекс
Mr. Mammadali Mammadov Consultant Captain Caspian Sea State Shipping and Navigation Company Baku, Azerbaijan	Маммадали Маммадов – консультант капитана, Каспийская государственная судоходная и навигационная Компания
Mr. Alexander Mironichev Leading Specialist in Environment (The wildlife management, especially protected territories and conducting in red books) Ministry of Transport Astrakhan Region, Russia.	А.С. Мироничев – главный специалист отдела природопользования, особо охраняемых территорий и ведения Красной книги Департамента по охране окружающей среды
Mr. Andrey Nalimov Specialist in ISPS Administration of marine ports Astrakhan and Olay, Russia	Налимов Андрей – специалист по МК ОСПС ФГУ «Администрация морских портов Астрахань и Оля»
Mr. Anatoly Neverov Ministry of Cooperation Astrakhan Region, Russia	Анатолий Неверов, Министерство по сотрудничеству Астраханской области
Capt. Anthony Patterson Fisheries & Marine Institute Memorial University of Newfoundland, Canada	Энтони Паттерсон – капитан, Рыбохозяйственный и морской институт, Мемориальный университет Ньюфаундленда
Mr. L.E. Pavlutin Head of Marine Port Administration Astrakhan and Olya, Russia	Л.Е. Павлютин – начальник Морской администрации порта Астрахани и Оля
Mr. Sohrab Rahimov Senior Consultant Caspian Complex Ecological Monitoring Department Ministry of Ecology and Natural Resources Baku, Azerbaijan	Сохраб Рахимов – главный консультант, Каспийский департамент комплексного экологического мониторинга, Министерство экологии и природных ресурсов

Mr. M.F. Rudenko Doctor of Technical Sciences Head of the Vital Activity Safety and Hydromechanics Department Astrakhan State Technical University, Russia	Руденко М.Ф. – профессор АГТУ, д-р техн. наук, зав. кафедрой «Безопасность жизнедеятельности и гидромеханика» АГТУ
Ms. O.B. Saprunova Assistant professor Candidate of Biological Sciences Astrakhan State Technical University, Russia	Сапрунова О.В. – доцент АГТУ, к.б.н.
Mr. A.N. Shaposhnikov Deputy Director State Unitary Northern Caspian Directorate for Salvage, Rescue and Underwater Technical Operations (SUE NCD SRUTO) Astrakhan, Russia	А.Н. Шапошников – главный инженер, заместитель директора ФГУП СКУ АСПТР
Mr. Pavel Skomorokhov Fleet Captain “Rosmorport” Astrakhan Branch Astrakhan, Russia	Скоморохов П.Н. – капитан флота ФГУП «Росморпорт», Астраханский филиал, г.Астрахань
Mr. Yerzhan Suiyeroov Head of Department for Control of Surface and Underground Waters Manguistau Oblast Branch Ministry of Environment Protection, Kazakhstan	Ержан Суйеров – начальник Отдела по контролю за поверхностными и подземными водами Мангуйстайского областного подразделения Министерства по защите окружающей среды Республики Казахстана
Mr. A.A. Volkov Master of Astrakhan Port, Russia	А.А. Волков – капитан морского порта Астрахани
Mr. Habib Xalilov Captain 3rd Rank Ministry of Defense Azerbaijan	Хабиб Халилов – капитан 3 ранга, Министерство обороны
Mr. Sergey Yashkov Marine Systems Engineer District Logistics Department AGIP KCO Atyrau, Kazakhstan	Сергей Яшков – инженер по морским системам, Отдел по тех. обеспечению Аджип ККО, Атырау, Казахстан
Mr. V.G. Zaviaylov. Head, MRCC Astrakhan Astrakhan, Russia	В.Г. Завьялов – начальник MRCC Астрахани