

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General  
3 June 2003  
Russian  
Original: English

---

**Открытый процесс неофициальных консультаций  
Организации Объединенных Наций по вопросам  
Мирового океана и морского права  
Четвертое совещание  
2–6 июня 2003 года**

**Безопасность судоходства, например наращивание  
потенциала по производству морских карт**

**Представлено делегацией Норвегии**

1. У многих развивающихся прибрежных государств отсутствует национальная морская администрация и инфраструктура и морские институты. Таким государствам настоятельно необходимо наращивать потенциал, что позволило бы им выполнять свои обязанности, касающиеся обеспечения безопасности на море, морских ресурсов и морской окружающей среды, и, соответственно, осуществлять Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву и соответствующие документы. Кроме того, важную роль в обеспечении возможностей для создания новых и совершенствования существующих видов коммерческой деятельности и достижения устойчивого экономического роста играют такие элементы, как национальная морская инфраструктура и морские институты. Таким образом, хорошо функционирующая морская инфраструктура может стать фактором, способствующим:

- обеспечению устойчивому экономическому росту в целом;
- повышению эффективности морских перевозок и снижению транспортных расходов;
- повышению степени безопасности и снижению уровня загрязнения;
- более рациональному использованию ресурсов прибрежных зон;
- улучшению планирования и использования океанических ресурсов (рыбное хозяйство, добыча полезных ископаемых, нефти и газа);
- картографированию границ океанов в соответствии с положениями Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву;
- смягчению последствий или устранению пограничных конфликтов, связанных с притязаниями на континентальный шельф.

2. В том, что касается морской торговли, освоения морских ресурсов и владения знаниями о море, Норвегия является одной из ведущих стран мира, и в последние годы многие развивающиеся прибрежные государства обращались к ней с просьбами о содействии в создании своей национальной морской инфраструктуры и морских институтов. Потребность в такой помощи продолжает расти. Такие международные организации, как Международная гидрографическая организация (МГО), Международная морская организация (ИМО) и Международная ассоциация маячных служб (МАМС) также уделяют первоочередное внимание необходимости наращивания потенциала и укрепления морской инфраструктуры в развивающихся странах.

3. В стратегическом плане МГО наиболее важные стратегические цели сформулированы следующим образом:

- глобальная обеспеченность гидрографическими данными для целей судоходства, безопасности и защиты окружающей среды;
- наращивание необходимого потенциала, особенно в развивающихся странах.

Для достижения этих целей потребуется значительная поддержка и помощь в развитии морского сектора в целом (включая административную структуру, институты, знания и потенциал) и понадобится долгое время.

4. Для развивающихся стран главная проблема в связи с созданием национальной морской инфраструктуры и морских институтов, заключается, тем не менее, в поиске доноров.

5. Для производства, обновления и стандартизации морских карт государствам необходимо создать национальную гидрографическую службу/институт, которые были бы в состоянии заниматься сбором данных, управлением данными и обеспечением их качества, а также процессом производства. Основными элементами, определяющими уровень требований к выполнению таких задач, являются оборудование и уровень профессиональной подготовки. Как правило, наибольшие временные и ресурсные затраты связаны с обеспечением профессиональной подготовки. Несомненно, часть услуг могут также предоставить на платной основе консультанты, но это не устраняет необходимости в национальном органе, который занимался бы оценкой качества этих данных и управлением ими в интересах государства.

6. Для оказания помощи государству в создании гидрографической службы/института необходимо иметь донора и финансовый план осуществления проекта. Это требование может быть выполнено посредством включения в программу доноров по оказанию помощи развивающимся странам морского компонента. Наиболее эффективный и надежный способ достижения этого состоит в подписании двустороннего соглашения с одной из национальных гидрографических служб, являющихся членом МГО. Преимущества такого соглашения с национальной гидрографической службой заключаются в возможности поддерживать связь не только с МГО, но и с другими международными организациями, такими, как ИМО и МАМС.

7. В качестве примера такого двустороннего соглашения можно привести соглашение между Норвежской гидрографической службой (НГС) и Национальным институтом гидрографии и судоходства Мозамбика. При финансовой под-

держке Норвежского агентства по развитию (НОРАД) НГС оказала Мозамбик помощь в создании национальной гидрографической службы. Этот проект оказался весьма успешным. Мозамбик является единственной, кроме Южной Африки, страной в регионе, которая отвечает требованиям, предъявляемым к членам МГО. Крупный алюминиевый завод, расположенный за пределами столицы Мапуту, постоянно нуждается в информации о навигационной обстановке для обеспечения безопасной доставки сырьевых материалов и готовой продукции через прибрежные воды Мозамбика. Кроме того, постоянно обновляемая навигационная информация необходима для порта Бейра, который служит транзитным портом в коридоре Бейра. В настоящее время суда, входящие в гавань Бейра, движутся в условиях минимальной безопасности. Алюминиевый завод в Мапуту и порт/коридор Бейра имеют важное значение для экономики Мозамбика. Сегодня Мозамбик располагает всеми необходимыми ресурсами, квалифицированными кадрами и оборудованием для использования гидрографических служб и навигационных средств. В настоящее время Мозамбик выполняет функции председателя Южноафриканской и островной гидрографической комиссии и является членом группы стратегического планирования МГО.

---