

# Международное регулирование рынка широкополосных услуг подвижной связи для водных судов в Ки-диапазоне



**Сергей Алымов**

Генеральный директор "РyСat"

**П**редлагаю в этой статье, написанной по материалам зарубежных телекоммуникационных источников, рассмотреть некоторые вопросы, касающиеся практики применения терминалов подвижной связи на морских судах. Иногда бытует такая точка зрения, что морские суда в международных водах – это своего рода необитаемые острова, где не действуют какие-либо регулирующие нормы. Однако так ли это на самом деле?

## Правовая сторона вопроса

По мере распространения на рынке гиостабилизированных антенн малой апертуры, а также практики их установки на водных судах (речного класса, класса "река – море" и морских) возникла необходимость вплотную заняться правовыми и регуляторными вопросами применения таких терминалов. Ввиду отсутствия какой-либо регуляторной базы для терминалов класса COTM (communication on the move, или обеспечивающих широкополосную связь в движении) в Российской Федерации, рассмотрим международную практику регулирования.

В 2003 году Всемирная радиоконференция (WRC-03) одобрила рекомендацию, регулиющую применение земных станций спутниковой связи на борту судов (earth Stations on board of Vessels, ESV).

Давайте теперь посмотрим, какие моменты являются существенными в вопросах регуляторики COTM на глобальном уровне. Очевидно, что процедура регулирования ESV-сервисов для всего мирового рынка практически невозможно во всех деталях разработать заранее. Это во многом определяется тем, что каждое государство продвигает свое видение того, как регулировать вопросы работы COTM-терминалов при входе судна в его территориальные воды. И то, что считается легальным в одной стране, может оказаться вне закона в другой. Более того, правила могут часто меняться, иногда и без предварительного уведомления.

Для определения стратегии построения бизнеса в условиях такого многостороннего регулирования зарубежными специалистами предлагается обращать внимание на следующие вопросы:

1. Список оборудования, включенного в судовую радиочастотную лицензию.

Безотносительно маршрута следования судна важно отобразить оборудование VSAT COTM-терминала в составе радиочастотного оборудования судна. И хотя это не является разрешением на работу в территориальных водах, это первый и необходимый шаг.

2. Работа через зарегистрированный хаб. Терминалы COTM ESV-сервиса являются удаленными оконечными станциями спутникового канала связи. При этом хаб, через который осуществляется работа данного терминала, должен быть официально лицензирован и зарегистрирован в стране, где этот хаб расположен. В некоторых странах для предоставления такого рода услуг оператору хаба достаточно обыкновенной лицензии на услуги

связи, однако в ряде стран, например в США, предоставление хабом услуг подвижной связи ESV требует отдельной лицензии именно на услуги ESV.

3. Четкий учет местоположений судна на маршруте следования.

При планировании работы COTM ESV-терминала необходимо совершенно определенно знать, откуда в каждый конкретный момент времени осуществляется передача данных: из территориальных вод, из пределов вне территориальных вод, но определенных государством для ESV-сервисов, из международных вод.

3.1. Территориальные воды – это зона от линии национального побережья до расстояния 12 миль вглубь водной акватории. Любая страна имеет право регулировать приемлемым для себя способом работу радиопередающих средств, находящихся в ее территориальных водах. Как правило, при работе из территориальных вод требуется лицензия (на VSAT-сервисы) страны – хозяйки территориальных вод.

3.2. Зона предоставления ESV-сервисов за пределами территориальных вод.

Эта зона определяется на расстоянии 125 км от побережья для Ки-диапазона и 300 км для диапазона С. Данные пределы были установлены на конференции WRC-03, на которой также было принято решение, что работа VSAT-станции с борта водного судна из пределов ESV-зоны может осуществляться, как правило, с предварительного разрешения государства, к границам которого примыкает ESV-зона. Исключительное право в определении необходимости получения предварительного разрешения находится в юрисдикции данного государства. Практика показала, что только отдельные государства требуют получения предварительного разрешения для работы в Ки-диапазоне, при этом практически все страны требуют предварительного одобрения для диапазона С. Отдельные страны, как, например, Великобритания, пол-

Партнер раздела



**Космическая связь**  
Федеральное государственное унитарное предприятие

www.rsc.ru

ностью запрещают ESV-сервисы в диапазоне С в пределах своей ESV-зоны.

Зоны ESV частично накладываются на Исключительные экономические зоны (ИЭЗ), которые, как правило, простираются на 200 морских миль от побережья. В пределах этих ИЭЗ страны обладают исключительным правом разработки природных ресурсов, куда зачастую относят и электромагнитный спектр, и поэтому могут требовать отдельную лицензию на работу станций VSAT (СОТМ ESV). Вывод: при работе из конкретной ESV-зоны необходима тщательная предварительная проработка вопроса: получение отдельной лицензии, или достаточно предварительного уведомления, или же работа может осуществляться без ограничений.

#### 4. Работа в международных водах.

Международные воды в смысле регулирования ESV-сервисов определяются как пространство от границ ESV-зоны в открытые воды. Многие страны никак не обозначают свою позицию в плане подхода к регулированию ESV-сервисов в этих водах, хотя и имеются исключения, о которых будет упомянуто ниже.

### Некоторые особенности подходов США

Первой страной, разработавшей национальные правила на базе рекомендаций WRC-03, были США. С учетом того что вопросы регулирования рынка ESV-услуг наиболее проработаны именно в США, предлагаю более подробно взглянуть на правоприменительную практику Федеральной комиссии по связи (FCC) США.

Зачастую можно слышать ошибочное мнение, что, если морское судно находится в международных водах (за пределами 12-мильной зоны территориальных вод), работа широкополосного спутникового терминала на его борту не регулируется правилами FCC. Но не все так просто. География оказывает очень слабое влияние на подходы FCC, которые базируются на оценке трех основных позиций:

1. Зарегистрирован ли телепорт (задействованный в оказании услуг для ESV) как телепорт под юрисдикцией США?

Подход следующий: если антенна сервиса СОТМ-судна работает через хаб США, данный хаб должен нести ответственность перед FCC за соблюдение существующих норм, независимо от того, находится ли судно в международных водах или оперирует под флагом другого государства (не США). Так как формально юрисдикция FCC распространяется только на суда, зарегистрированные в США, то при таком подходе вся



ответственность в плане соблюдения терминалом судна регуляторных требований FCC возлагается на хаб под юрисдикцией FCC, через который осуществляется работа данного терминала. Другими словами, антенна терминала на борту иностранного судна должна соответствовать требованиям лицензии на предоставление ESV-сервисов выданному хабу. И позиция FCC такова, что, если работа терминала на борту иностранного судна ведется с нарушением технических параметров, обусловленных в лицензии хаба, лицензия хаба (оператора хаба) может быть отозвана или аннулирована.

2. Зарегистрировано ли судно в США?

Здесь подход следующий – работа антенны СОТМ-сервиса, установленной на судне, зарегистрированном в США, регулируется как минимум положениями FCC даже в тех случаях, когда судно находится в международных водах или в данный момент работает через хаб, расположенный вне территории США. Ответственность перед FCC за соблюдение регуляторных требований несет либо владелец судна, либо оператор судна, либо владелец СОТМ-терминала. Если работа ведется через хаб США, отвечает либо владелец (оператор) судна, либо оператор хаба.

3. Ведется ли работа СОТМ-терминала в территориальных водах США?

В этом случае действует следующий подход – если СОТМ-терминал работает на судне, находящемся в пределах 125-мильной зоны от побережья США (но вне 12-мильной зоны), его работа должна кем-то регулироваться, вне зависимости от регистрационной принадлежности судна или месторасположения хаба.

Попытаюсь пояснить это положение. Решения FCC имеют юрисдикцию в отношении судов под флагом США и хабов, зарегистрированных в США. Однако как быть в отношении судов под флагами других стран, которые находятся в пределах 125-мильной зоны от побережья США и при этом работают через телепорт(ы) в других странах? Здесь FCC использует два подхода, каждый из которых подразумевает, что работа терминала на судне тем не менее является предметом регулирования. Первый – терминал работает на основе двусторонних соглашений – между США и страной регистрации судна. Второй – терминал на судне может работать на основе лицензии страны, под чьим флагом ходит судно.

А что делать в случае, если судно с СОТМ-терминалом, имеющим лицензию ESV FCC, входит из международных вод в территориальные воды другого государства? Будут ли и здесь действовать правила FCC? Здесь все определяется позицией страны, в чьи территориальные воды входит судно. Без сомнения, превалирующими здесь являются законы данной страны.

Если кратко резюмировать сказанное выше: судно, находящееся в международных водах, при эксплуатации СОТМ-терминалов должно анализировать следующую информацию: месторасположение и регистрация хаба, где зарегистрировано само судно и его месторасположение относительно 125-мильной зоны от побережья США. Исходя из результатов данного анализа и можно будет делать вывод, под чьей лицензией ESV необходимо предоставлять СОТМ-услугу. ■

Ваше мнение и вопросы по статье  
присылайте по адресу

tss@Groteck.ru

Партнер раздела



Космическая СВЯЗЬ

Федеральное государственное унитарное предприятие

www.rsccl.ru