

Борьба против терроризма нач



– **Виктор Константинович, Служба морской безопасности призвана выполнять не только внутрисударственные задачи, но и международные обязательства. Как складывалась такая система?**

– Служба морской безопасности (СМБ) была создана в феврале 2001 года, преобразована из государственного учреждения «Служба пожарной безопасности и военизированной охраны на морском транспорте» Минтранса. Ее функции кардинально поменялись после того, как Россия подписала ряд международных актов. Тогда правительство РФ установило, что Минтранс должен осуществлять координацию деятельности Ространснадзора и Росморречфлота по выполнению обязательств Российской Федерации, вытекающих из главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС).

Кроме того, в июле 1998 г. в России был принят Федеральный закон «О борьбе с терроризмом», а в апреле 2000 г. – постановление правительства о федеральной системе защиты морского судоходства от актов незаконного вмешательства. В соответствии с этими документами был сформирован Координационный совет по морской безопасности, в состав которого входят представители Министерства транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федеральной службы безопасности, министерств внутренних дел, обороны, иностран-

ных дел, Службы внешней разведки, Министерства по чрезвычайным ситуациям и Федеральной таможенной службы. При этом Минтранс определен в качестве главного координирующего органа государства в области морской безопасности.

Непосредственно полномочия по организации защиты морского судоходства возложены на Росморречфлот, а именно на Управление транспортной безопасности агентства. Таким образом, Служба морской безопасности, подведомственная управлению, отвечает за практическую реализацию требований СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС на судах и портовых средствах в РФ. То есть СМБ является головной организацией в вопросах практического обеспечения транспортной безопасности морского и речного транспортного комплекса.

Помимо ФГУ в каждом морском порту созданы комиссии по морской безопасности, состоящие из представителей морских администраций портов, территориальных подразделений вышеназванных министерств и местных властей. Такую комиссию возглавляет начальник администрации морского порта. Ну а практической реализацией всех необходимых мероприятий занимаются службы (отделы) морской безопасности администраций морских портов.

– **О чем сегодня можно говорить уже как о решенных вопросах? Что сделано с точки зрения обеспечения морской безопасности и безопасности внутренних водных путей для формирования системы**

В последнее время следить за ситуацией в Аденском заливе или у берегов Сомали стало почти такой же привычкой, как интересоваться, скажем, погодой на завтра. На слуху пиратские захваты, террористические взрывы, противоправные действия...

Безопасность, и в частности морскую безопасность, можно назвать краеугольным камнем российской и международной транспортной политики. Более того, в этом году президент РФ Д.А. Медведев подписал Указ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», соответствующие меры были приняты Минтрансом и Росморречфлотом. О том, какие задачи в этой связи стоят в повестке дня ФГУ «Служба морской безопасности», нашему корреспонденту рассказал ее начальник Виктор Кузнецов.

антитеррористической защищенности судов и портовых средств?

– Как известно, Российская Федерация одна из первых в мире привела свои конвенционные суда и портовые средства в соответствие с требованиями МК ОСПС. В оптимально короткие сроки была организована работа по проведению экспертных оценок охраны и разработке планов охраны судов и портовых средств, участвующих в международных морских перевозках. На все эти суда и портовые средства были выданы соответствующие международные документы, свидетельствующие об их соответствии новым требованиям.

Показателем успешной работы стала высокая оценка генерального секретаря Международной морской организации (ИМО) г-на Митропулоса, который в ходе своего официального визита в Россию отметил, что наша страна находится в числе передовых государств, наиболее ответственно реализующих международные требования по транспортной безопасности.

Приведу такую статистику. По обеспечению безопасности судов: все 1658 судов под российским флагом, совершающие международные рейсы, имеют одобренные планы охраны и международные свидетельства об охране судна (МСО). На сегодняшний день с учетом ротации судов под российским флагом проведено 3917 проверок судов на соответствие требованиям главы XI-2 СОЛАС-74 и МК ОСПС. В том числе 2471 первоначальная проверка, 983 промежуточных и 463 на возобновление МСО. Рассмотрено и одобрено 2904 плана охраны судов, проведена корректура 1593 планов.

И такая работа дала хорошие результаты: начиная с 2006 года суда, плавающие под флагом Российской Федерации, не подвергались задержанию в рамках международных меморандумов по вопросам выполнения требований Кодекса ОСПС. Лишь в декабре 2008 года одно судно задержали в кипрском порту с сертификатом старого образца: ответственный по безопасности не досмотрел при смене экипажа.

Если говорить о безопасности судов в пиратоопасных районах, то с ноября 2008 года в соответствии с решением президента Д.А. Медведева в самом пиратоопасном регионе мира – у берегов Сомали – поочередно несут вахту корабли ВМФ России, осуществляя сопровождение торговых судов при прохождении ими Аденского залива. Службе морской безопасности здесь фактически отведена роль координатора в вопросах сбора и обобщения заявок судоходных компаний для формиро-

вания конвоев судов, сопровождаемых военными кораблями России.

В области обеспечения безопасности портовых средств проведена оценка уязвимости и разработка планов охраны 286 портовых средств. Все они были заявлены в общедоступную электронную базу ИМО с указанием названия и местонахождения каждого портового средства, даты принятия плана, ответственного лица и его контактных данных. Кроме того, разработано 90 проектов оснащения портовых средств и акваторий морских портов инженерно-техническими средствами охраны.

По обеспечению безопасности на внутренних водных путях. В соответствии с решением Национального антитеррористического комитета от 07.11.2006 (протокол № 5с) проделана большая работа по усилению антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры.

Была проведена экспертиза и оценка уязвимости судоходных гидротехнических сооружений, разработаны планы обеспечения транспортной безопасности 335 СГТС, которые распоряжением Правительства РФ от 23.03.2006 № 411-рп отнесены к категории критически важных объектов Российской Федерации. Надо понимать, если здесь что-то случится, например, произойдет авария на шлюзе, прорвет плотину – ущерб трудно соизмерим со многими катастрофами, могут быть смыты целые города...

Так что, возвращаясь к теме гидротехнических сооружений, надо сказать: уже проведены работы по оснащению инженерно-техническими средствами охраны 6 гидроузлов, в состав которых входят 22 критически важных СГТС, закончены проектно-исследовательские работы по созданию комплексных систем безопасности 10 гидроузлов.

– **Как можно охарактеризовать существующие структуру, уровень и объем подготовки специалистов в области морской безопасности?**

– На ФГУ «Служба морской безопасности» возложено обеспечение учебного процесса и освидетельствование организаций, реализующих программы подготовки специалистов в области охраны, проведение экспертизы учебных программ, учебно-методических материалов, учебно-тренажерного оборудования и тестирующих программ, а также изготовление и обеспечение бланками документов, предусмотренных международными и национальными требованиями, всех организаций морского и речного транспорта.

Учебно-тренажерными центрами высших учебных заведений отрасли подготовлено свыше 11,5 тыс. специалистов в области охраны. Кроме того:

- проведено 196 оценок соответствия учебно-тренажерных центров на предмет выполнения требований СОЛАС-74, ПДНВ-78 и МК ОСПС, из них 64 первоначальных и 27 возобновляющих;
- выполнено 18 научно-исследовательских работ на темы обеспечения транспортной безопасности и охраны;
- проведено 5 международных научно-практических конференций и 12 тренинг-семинаров по вопросам обеспечения транспортной безопасности и охраны;
- налажено методическое обеспечение подготовки персонала по вопросам охраны.

Необходимо отметить и другое важное направление деятельности службы – это центр сертификации «Безопасность-Антитеррор», который выполняет работу по проверке организаций на соответствие требованиям международных стандартов качества, экологии и охраны труда. В настоящее время сертифицировано 15 организаций морского и внутреннего водного транспорта.

Кроме того, в ноябре 2008 года были вручены первые свидетельства уполномоченных организаций по охране судов и портовых средств, подписанные руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта. Сегодня 31 организация прошла процедуру одобрения, и теперь уже в качестве уполномоченных эти организации проводят работы по оценке, разработке планов, а также по оснащению объектов инженерно-техническими средствами охраны.

Вообще деятельность уполномоченных организаций отведена важнейшая роль в системе защиты морского судоходства. От их опыта, компетентности и профессионализма зависит качество и результативность мер охраны, внедряемых судоходными и стивидорными компаниями России. Перечень этих организаций, а также все необходимые сведения о них представлены на интернет-сайте службы.

– **Как строится взаимодействие с зарубежными организациями, можно ли сказать, что сегодня действует отлаженная международная система морской безопасности?**

– Надо сказать, что вся проводимая работа координируется с ИМО и другими международными и национальными организациями, занимающимися вопросами морской безопасности. Это первое, мож-

БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Виктор Кузнецов родился 13 августа 1952 г. в Вологодской области. В 1976 году окончил гидротехнический факультет Ленинградского ордена Ленина политехнического института им. М.И. Калинина. По окончании института работал конструктором в СКБ «Ленгидросталь». С 1979 по 1999 г. проходил военную службу, уволился в звании «полковник». Награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» III степени. С 2000 по 2009 г. работал в ЗАО «Транзас», которое специализируется на морских и авиационных технологиях, обеспечивающих безопасность мореплавания, воздушного движения и др.

ИНАЕТАСЯ С ЗАКОНОВ

но сказать, главное звено в цепи международной системы морской безопасности.

Во-вторых, служба поддерживает и развивает деловое сотрудничество с морскими властями других стран. Так, в июне прошлого года у нас прошла встреча с представителями Береговой охраны США по вопросам реализации требований МК ОСПС, на которой обсуждались основные направления практического взаимодействия.

В-третьих, наши специалисты продолжают принимать участие в работе ряда международных форумов по вопросам обеспечения безопасности и охраны, где последовательно отстаиваются интересы российских судовладельцев и портовиков. Например, в марте и сентябре прошлого года в Южной Корее проводились заседания форума пограничных ведомств (береговых охран) государств северной части Тихоокеанского региона, где наши эксперты принимали участие в работе группы по охране на море.

По инициативе российской стороны на нынешний год запланирована разработка типовых сценариев по противодействию угрозам морской безопасности, которые могут представлять опасность судоходству, экологии и в целом нанести ущерб национальным интересам государства. Также запланирована разработка сценария проведения многосторонних совместных учений с применением сил и средств береговых охран, элементом которого будет практическая отработка сторонами действий при получении судового сигнала тревожного оповещения.

Кстати, в сентябре этого года в Ванкувере (Канада) проводилось очередное 11-е заседание экспертов форума, в работе которого принял участие представитель нашей службы. На этой встрече помимо прочих обсуждался вопрос о подготовке новой редакции Руководства по мерам экстренного противодействия актам терроризма на море, разработанного в 2007 году. В новое руководство планируется внести ряд существенных изменений. И в частности, включить процедуры совместных действий береговых охран по реагированию на ситуации, связанные с угрозами морской безопасности в Тихоокеанском регионе, а также дополнить руководство приложениями, содержащими контактную информацию и алгоритм взаимодействия пограничных ведомств (береговых охран) стран – участниц форума при проведении ответных действий.

Продолжается работа по подбору, обобщению, переводу и изданию на русском и английском языках резолюций и циркуляров Международной морской организации, относящихся к вопросам обеспечения транспортной безопасности и охраны объектов морского транспорта. В 2009-2010 годах нами изданы 5 и 6-й сборники циркуляров Комитета ИМО по безопасности на море, содержащие материалы и циркуляры четырех сессий Комитета по безопасности на море ИМО (с 83-й по 86-ю), а также Резолюцию А.1026(26) «Пиратство и вооруженное ограбление судов в водах у берегов Сомали», принятую на 26-й Ассамблее ИМО

в декабре 2009 года. В сборниках представлены такие важные документы, как:

- «Руководство по вопросам охраны для судов, не подпадающих под действие положений главы XI-2 СОЛАС и Кодекса ОСПС»;

- «Рекомендации судовладельцам и судовым операторам, капитанам и экипажам судов по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного ограбления судов», и другие.

Служба отслеживает, анализирует национальные и международные источники информации и составляет на их основе обзоры для федеральных органов исполнительной власти, касающиеся обеспечения транспортной безопасности и охраны морского и внутреннего водного транспорта. Уже год мы выпускаем каждые две недели дайджест «Морская безопасность», в котором освещаются важнейшие происшествия, связанные с пиратством и другими противоправными действиями на море, дискуссии по различным вопросам, ведущиеся между представителями отрасли, государственными органами и международными организациями, а также законодательные инициативы стран и другие вопросы, волнующие морскую общественность. Создание и публикация такого дайджеста корреспондируется с рекомендациями Международной морской организации, которая неоднократно указывала на то, что обмен подобной информацией является весомым вкладом в повышение морской безопасности.

– В чем, на ваш взгляд, должна быть усилена нормативно-правовая база, регламентирующая деятельность организаций в области морской безопасности?

– Как вам известно, основные принципы обеспечения транспортной безопасности, требования к организации соответствующих работ на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, система государственного управления в этой области, права и обязанности субъектов транспортной инфраструктуры сформулированы в Федеральном законе «О транспортной безопасности». Он вступил в законную силу еще в августе 2007 года, однако его реализация в полной мере не может начаться до сих пор. Проблема в том, что закон содержит ряд ссылочных норм, которые обращены к различным субъектам обеспечения транспортной безопасности. А это существенно осложняет его реализацию. Объем правоустанавливающей работы огромен. Содержание нормативных актов, которые необходимо разработать для реализации закона, не имеет аналогов ни в российской, ни в зарубежной нормотворческой деятельности.

Тем не менее на сегодняшний день в рамках реализации закона удалось достигнуть немаловажных результатов. Правительством РФ уже принят ряд важных нормативных актов по вопросам транспортной безопасности. Перечислю:

- постановление от 10 декабря 2008 года № 940 «Об уровнях без-

опасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»;

- постановление от 31 марта 2009 года № 289 «Об утверждении правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;

- распоряжение от 5 ноября 2009 года № 1853-р «Об утверждении перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности»;

- постановление от 22 апреля 2009 года № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления правительства РФ по вопросам транспортной безопасности».

Кроме того с участием Службы в 2009-2010 гг. было подготовлено не менее 16 нормативных актов, которые сейчас проходят необходимые согласования.

В подготовленных проектах, как того требует законодатель, основная нагрузка по организации работ в области обеспечения транспортной безопасности возложена на подведомственные Минтрансу федеральные агентства. И Росморречфлоту в этой связи еще предстоит издать ряд организационно-распорядительных актов, которыми будут установлены внутренние процедуры и методики проведения работ, учитывающие особенности морского и внутреннего водного транспорта.

Другая проблема лежит в плоскости нормативного регулирования. Крайне востребованным документом является Положение о федеральной системе защиты морского и речного судоходства от незаконных актов, направленных против «безопасности плавания». Оно должно прийти на смену действующему Положению о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против «безопасности мореплавания». Таким образом, новое положение в дополнение к пунктам, касающимся морской безопасности, будет включать в себя и разделы, связанные с обеспечением безопасности на внутренних водных путях.

Кроме того, необходимо внести соответствующие коррективы в Кодекс торгового мореплавания РФ и в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ в части их дополнения положениями об антитеррористической защите объектов морского и речного транспорта.

– Виктор Константинович, какие планы на будущее, что из первоочередных задач на повестке дня Службы морской безопасности?

– Задачи вполне конкретные в свете положений Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Причем они четко разграничены по направлениям деятельности службы. Так, в области общей регламентации деятельности:

- принять меры к внесению соответствующих поправок в части регламентации вопросов обеспечения транспортной безопасности и охраны объектов морского и речного транспорта в Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс

торгового мореплавания Российской Федерации» и Федеральный закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации»;

- по аналогии с Положением о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания, утвержденным постановлением Правительства РФ от 11 апреля 2000 г. № 324, разработать и принять Положение о федеральной системе защиты морского и речного судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности плавания (предложение о включении указанного положения в план нормотворческой деятельности Минтранса);

- продолжить разработку нормативной документации, обеспечивающей оперативное взаимодействие между федеральными органами исполнительной власти, организациями и предприятиями по вопросам реализации предупредительных мероприятий по защите торгового судоходства от актов незаконного вмешательства.

транспортной безопасности и охраны СГТС;

- решить вопрос о создании в структурах ГБУВПиС и ФГУП «Канал имени Москвы» служб речной безопасности;

- продолжить работу по оснащению СГТС современными инженерно-техническими средствами охраны с применением передовых технологий в аналитической обработке видеoinформации процессов реагирования на тревожные ситуации;

- разработать и утвердить программу подготовки и повышения квалификации специалистов в области транспортной безопасности, внести в число требований к организациям-соискателям на статус специализированной организации в области транспортной безопасности требования об обязательном обучении специалистов данных организаций по утвержденной программе;

- опираясь на опыт, накопленный при проведении работ по обеспечению транспортной безопасности СГТС, обеспечить более эффективное использование средств, выделяемых на антитеррористическую



Проверка судна инспектором службы

в области обеспечения морской безопасности:

- принять типовое Положение о подразделении морской безопасности администрации морского порта, в котором предусмотреть детальное разделение функциональных обязанностей служб (отделов) морской безопасности в зависимости от объема решаемых морскими портами задач (категории АМП), а также квалификационные требования, предъявляемые к их сотрудникам (проект положения находится в Росморречфлоте на рассмотрении);

- нормативно закрепить процедуры контроля выполнения судами под российским флагом требований по охране (проект Рекомендаций по действиям сотрудников подразделений морской безопасности АМП при их привлечении в качестве экспертов к проведению проверок российских и иностранных судов на соответствие требованиям главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС находится на рассмотрении в Росморречфлоте);

- завершить надлежащее оснащение или осуществить дооснащение портовых средств инженерно-техническими средствами охраны с использованием возможностей квалифицированных в данной области уполномоченных организаций.

В области обеспечения безопасности внутренних водных путей:

- закрепить соответствующим нормативным актом права и полномочия государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства в области обеспечения

защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Еще одна важная задача: во исполнение указа президента Д. Медведева № 403 от 31 марта этого года (после взрывов в московском метро) «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» в течение года, то есть до 31 марта 2011 года, по ранее сделанным проектам оснастить СГТС современными средствами технической безопасности. А до 2014 года такое оснащение должно стать стопроцентным. В том числе на тех объектах, для которых еще не сделаны проекты. Так что сейчас идет активная проектная разработка оснащения СГТС.

Более того, по нашему предложению вся информация по безопасности критически важных объектов Российской Федерации должна быть сведена в формате 3D и представлена в on-line режиме. Чтобы ситуацию здесь можно было отследить в любое время, например в агентстве. В частности, такой системой видеонаблюдения уже оборудован Самарский гидроузел и акватории морских портов.

И хочу подчеркнуть, детальная регламентация работы нашей службы является одним из важнейших аспектов повышения качественного уровня обеспечения транспортной безопасности и охраны объектов морского транспорта. Как говорится, на охрану надеяться, но и проверять не забывая!

Елена ПОЛЯНСКАЯ