**Военная безопасность**

Содержание

1. Особенности транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте
2. Актуальные вопросы обеспечения безопасности объектов речного транспорта
3. О мерах по обеспечению безопасности на внутренних водных путях
4. **Особенности транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте**

Рассматривая тему транспортной безопасности, следует исходить из двух определений этого термина. Первый – это классическое понятие безопасности судоходства и второе – состояние защищенности объектов и субъектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, в том числе и актов терроризма. До последнего времени приоритетными мероприятиями всех участников транспортного процесса были мероприятия, направленные на безопасность судоходства, включающие меры по безаварийному плаванию, укомплектованию квалифицированными специалистами экипажей судов, создание условий на внутренних водных путях для безаварийного плавания, исполнение правил плавания и т.д. В настоящее время приоритеты изменились в сторону обеспечения безопасности от террористических актов, защищенности инфраструктуры от незаконного вмешательства посторонних лиц. Последние обстоятельства вызвали необходимость разработки федерального закона «О транспортной безопасности». Исходя из содержания законопроекта, следует, что действие его направлено исключительно на установление правил безопасности транспорта от террористических актов. Проектом закона предусматривается создание специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности и возлагается на эти организации обязанность проводить оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств за счет средств субъектов транспортной безопасности. Обозначенное решение повлечет за собой создание целой сети специализированных организаций, инспекторов, проверяющих и контролирующих субъектов производственной деятельности. В таком случае по каждому судну потребуется согласно закону определять степень уязвимости, не решая главной задачи – защиты транспортной инфраструктуры и транспортных средств от терроризма. К особенностям внутреннего водного транспорта также следует отнести наличие на внутренних водных путях судоходных гидротехнических сооружений, выполняющих сложные функции помимо пропуска судов, поддержание напорных фронтов на плотинах, выработку электроэнергии на электростанциях, обводнение больших площадей. Этим сооружениям всегда уделялось большое внимание и тем более во времена обострения обстановки, связанной с терроризмом. Задача по обеспечению защиты этих сооружений упрощается тем, что все они находятся в государственной собственности и их содержание осуществляется за счет государственного бюджета. В данном случае есть опасность того, что на содержание и ремонт этих сложных объектов будет выделяться меньше средств, чем на их охрану и проведение всяких оценок уязвимости, разработку планов охраны и т.д.

1. **Актуальные вопросы обеспечения безопасности объектов речного транспорта**

Общая протяженность внутренних водных путей, используемых для транспортного судоходства, составляет около 100 тыс. км. На них расположено 724 судоходных гидротехнических сооружения, 335 из которых распоряжением Правительства от 23.03.2006г. № 411-рс отнесены к категории критически важных объектов. На внутренних водных путях эксплуатируется свыше 2000 судов технического флота. В европейской части Российской Федерации функционирует Единая глубоководная система протяженностью 6.5 тыс. км. Отдельные участки этой системы входят в перечень Европейского соглашения о внутренних водных путях международного значения, а также являются маршрутами европейских е евро-азиатских транспортных коридоров.

Геополитическое положение России, находящейся на пересечении основных исторически сложившихся торговых путей Евразийского континента, предопределяет применение особых требований к обеспечению безопасности объектов, расположенных на этих путях. Необходимость выполнения этой задачи вытекает и приоритетности основных направлений развития внутренних водных путей России на период до 2010 года и, естественно, из потребностей обеспечения их безопасности. К этим направлениям относится:

- увеличение пропускной способности внутренних водных путей РФ

- подготовка речного комплекса на участках транспортного коридора «Север-Юг» для интеграции в систему международных транспортных сообщений

- обеспечение стабильных условий завоза грузов на Крайний Север и освоение новых грузопотоков по малым рекам

- обеспечение необходимых эксплуатационных параметров судоходных гидротехнических сооружений

- внедрение современных информационных систем для обеспечения безопасности судоходства

- оснащение объектов речного транспорта современной системой инженерно-технических средств охраны.

Речные порты, суда, судоходные гидротехнические сооружения с точки зрения их безопасности являются объектами, которые требуют к себе повышенного внимания и надлежащего финансирования. Наиболее важными из этих объектов являются судоходные гидротехнические сооружения. Федеральным законом «О транспортной безопасности» установлены правовые основы деятельности в данной области, в том числе в области обеспечения безопасности объектов речного транспорта и судоходных гидросооружений. В нем определены цели и задачи, принципы обеспечения транспортной безопасности. Впервые четко сформулированы требования по защите объектов транспорта от актов незаконного вмешательства, в том числе от актов терроризма, оценке уязвимости и разработке планов обеспечения их транспортной безопасности. В настоящее время, согласно основным идеям этого законопроекта, в системе Минтранса уже проводятся мероприятия по оценке уязвимости, категорированию, разработке планов обеспечения транспортной безопасности важных СГТС. Наряду с достижением основной цели закона – усиления антитеррористической устойчивости объектов транспорта, его реализация позволит достичь так называемого синергетического эффекта, т.е. проводимые мероприятия позволят разобраться с федеральным имуществом, которое сегодня зачастую эксплуатируется непонятно на каких условиях. Кроме того, системная, объективная информация об СГТС позволит провести целенаправленные мероприятия по улучшению их технического состояния.

1. **О мерах по обеспечению безопасности на внутренних водных путях**

Обеспечение безопасности на внутренних водных путях России является одной из важнейших задач. Актуальность этого вопроса возникла практически с того момента, когда гидротехнические сооружения были поставлены под напор, а по водным путям пошли крупнотоннажные грузовые и пассажирские суда. В последние годы внимание к этой проблеме существенно возросло, что обусловлено, прежде всего, продолжающимся старением сооружений, дефицитом средств, направляемых на поддержание их несущей способности, введением государственного регулирования обеспечения безопасности гидротехнических сооружений, а также в связи с обострением криминогенной обстановки в стране и возможными террористическими актами. Сегодня на балансе Государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства находится 335 гидротехнических сооружений с напорами от 3 до 32м. Большинство из этих сооружений построено в 30-е и 50-е годы, но есть сооружения и более ранней постройки, например, Северодвинская шлюзованная система - 1828г., Северско-Донецкая шлюзованная система - 1914г., Окская шлюзованная система - 1915г., Кочетовский гидроузел - 1919г., Волховский шлюз - 1924г., Нижне-Свирский шлюз -1933г. Естественно эти сооружения требуют особого внимания в части обеспечения их безопасности. Недооценка этого вопроса может привести к большим человеческим жертвам, нанести непоправимый ущерб для транспортной системы и экономики страны, а также нарушить экологический баланс в зоне подпора водохранилища и затопления территории. В истории эксплуатации гидротехнических сооружений такие случаи имели место в США, Франции, Италии, Китае, Индии и ряде других стран. При этом все они сопровождались значительными человеческими жертвами. В целях уменьшения риска аварий в 1997 году был принят Федеральный закон "О безопасности гидротехнических сооружений". В его развитие вышло 7 постановлений Правительства Российской Федерации, в том числе и постановление № 466 от 20.05.98г. "О возложении функций органа государственного надзора за безопасностью судоходных гидротехнических сооружений (СГТС) на Министерство транспорта Российской Федерации".

Приказом Минтранса России № 117 от 31.12.99г. функции по организации, осуществлению, координации и контролю мероприятий, направленных на обеспечение государственного надзора за безопасностью судоходных гидротехнических сооружений возложены на Департамент внутренних водных путей. Этим же приказом утверждены Перечень график декларирования безопасности судоходных гидротехнических сооружений и Перечень экспертных центров, привлекаемых к экспертизе по специальным вопросам.

Сегодня с полной уверенностью можно сказать, что принятие этих документов сыграло положительную роль и явилось главной отправной точкой по созданию на внутренних водных путях системы обеспечения безопасности гидротехнических сооружений. Такая система обеспечения безопасности гидротехнических сооружений базируется на следующих основных требованиях:

- обеспечении допустимого уровня риска аварий гидротехнических сооружений;
- представлении деклараций безопасности гидротехнических сооружений;
- разрешительном порядке осуществления деятельности, связанной с проектированием, строительством и эксплуатацией гидротехнических сооружений;
- достаточном финансировании мероприятий по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений;

-ответственности за действия или бездействие, которые повлекли за собой снижение безопасности гидротехнических сооружений ниже допустимого уровня; и др.

Сегодня все гидротехнические сооружения, подпадающие под действие Закона "О безопасности гидротехнических сооружений" зарегистрированы и внесены в Регистр гидросооружений. Только за последние три года проведено 435 проверок и выдано более 2000 предписаний, направленных на устранение имеющихся недостатков.

Следует подчеркнуть, что в рамках созданной системы управления безопасностью гидросооружениями, создана и функционирует "Система обеспечения ресурса и безопасности функционирования металлоконструкций напорных гидротехнических сооружений России на основе технологий отработки прочности ракетно-космической техники". Исключительная важность данной Системы обусловлена, прежде всего, необходимостью обеспечения эксплуатационной надежности металлоконструкций ворот и затворов, отслуживших свой срок, и предотвращения техногенных аварий и катастроф, связанных с прорывом напорных фронтов водохранилищ, прилегающих к крупным промышленным и населенным пунктам. Вместе с тем следует подчеркнуть, что техническая безопасность напорных гидротехнических сооружений в значительной степени зависит от надлежащей охраны сооружений от возможных диверсионных и террористических воздействий. В целях предотвращения этого, в прежние годы осуществлялась круглосуточная вооруженная охрана всех без исключения напорных гидросооружений. В 70-е годы в силу различных причин боевое оружие было изъято, а вооруженная охрана расформирована. Сегодня охрана гидросооружений в основном осуществляется в сторожевом режиме, что не обеспечивает их надежную защиту от возможных противоправных действий. На сооружениях имеют место случаи, когда повреждаются ответственные узлы оборудования, бросаются горящие факелы и камни на нефтеналивные и пассажирские суда, километрами вырезаются линии электропередач. В целях предотвращения дальнейшего развития негативных процессов на гидротехнических сооружениях Минтрансом России совместно с МВД России определен перечень важнейших объектов, имеющих стратегическое и народно-хозяйственное значение, которые должны подлежать государственной охране в соответствии с Федеральным Законом "О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации". Определены также необходимое количество и дислокация постов, численность личного состава охраны, мероприятия по возведению должного ограждения вокруг сооружений и установке охранных систем. Большое значение придается организационным мерам по предотвращению возможных противоправных действий в отношении сооружений и персонала. Диспетчерские пульты шлюзов снабжены схемами связи с местными органами внутренних дел, службы безопасности, местными администрациями. На ряде сооружений вводится в практику "тревожная кнопка", что обеспечивает появление группы быстрого реагирования в кратчайшие сроки. Проверка показала, что взаимодействие персонала на гидроузлах и соответствующих сил МВД налажено. Под охрану взяты: - судоходные шлюзы; - плотины; - аварийно-ремонтные заграждения; - береговые путевые знаки; -АТС. Одновременно выполнены работы по строительству охранных заграждений, на целом ряде гидротехнических сооружений установлены "тревожные кнопки" с выводом на центральные пульты управления вневедомственной охраны МВД. В результате принятых мер:

- резко сократилось количество правонарушений на территориях объектов гидротехнических сооружений;
- уменьшилось количество фактов порчи (разукомплектования) береговых путевых знаков навигационной обстановки;
- прекращены случаи хулиганских действий в отношении проходящих по каналу судов;
- повысилась защищенность объектов от возможных террористических актов.

Вместе с тем следует подчеркнуть, что общая безопасность гидротехнических сооружений в значительной степени зависит от законодательного обеспечения. Особая роль отводится аккредитации и сертификации, как наиболее эффективной форме подтверждения соответствия продукции, услуг и процессов определенным требованиям. В совокупности со страхованием аккредитация и сертификация, могут позитивно повлиять на обеспечение общей безопасности на внутренних водных путях. Однако следует иметь в виду, что решение данного вопроса требует обстоятельной проработки и необходимого нормативно-правового подкрепления на уровне Минтранса России.

Список литературы

1. Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции, 7 февраля 2007 г. - Москва: Юриспруденция, 2008.- 312 с.