



Качественная подготовка специалистов по предотвращению терактов на море

А.В. Нино – Отраслевой центр по МКУБ

По мнению многих зарубежных обозревателей, в настоящее время и в ближайшем будущем международный терроризм сосредоточит свою диверсионную деятельность на наиболее доступных морских целях – коммерческих водных коммуникациях, океанских транспортных, пассажирских и рыбопромысловых судах.

Нападения на морские суда наносят значительный экономический ущерб государствам, которые используют морские пути для транспортировки коммерческих грузов. Согласно данным правительственных источников США, прямой финансовый ущерб от пиратства в открытом море оценивается ежегодно в среднем в 450 млн долл. Существует опасность нанесения значительного ущерба морской среде и прибрежным странам в случае нападения на суда с экологически опасными грузами. На рис. 1 приведена гистограмма нападений на суда в период с 1995 по 2002 г.

Нападению подвергаются практически все виды судов – от крупнотоннажных танкеров, рыбопромысловых судов, сухогрузов, контейнеровозов до пассажирских судов и яхт. На рис. 2 представлена диаграмма типов судов, подвергшихся нападению в период с 15 июня 1998 по 15 июня 1999 г.: 25 % таких судов составляли танкеры, 23 – сухогрузы, 16 – рыбопромысловые суда, 13 – балкеры, 11 – контейнеровозы и 12 % – яхты и другие небольшие суда (Резяпов Н.Ш. Пираты XXI века. Борьба с ними возможна лишь при координации усилий международного сообщества. «Независимое военное обозрение», 2003, № 5 (320)).

Отмечаются возрастающая жестокость пиратов и соответствующий рост числа погибших. Так, если в 1994 г. не погиб ни один член экипажа потерпевших судов, то в 1995 и 1996 гг. погибли по 26, а в 1997 г. – уже 51 человек (см. рис. 3).

Сбором и анализом данных о случаях нападения на суда (акты пиратства и терроризма) занимается международная организация ТСС International Maritime Bureau.

За последние годы увеличилось число нападений на суда. Специалисты считают, что наиболее уязвимы для подобных атак суда небольших и средних размеров, водоизмещением 4–20 тыс. т, с экипажем 18–20 человек, имеющие невысокий борт.

При этом террористические акты выходят за рамки обычной статистики. Так, в 2001 г. в результате террористических актов погибло 400 человек.

Одно из самых жестоких преступлений современных пиратов было совершено в 1998 г., когда они убили 23 члена экипажа похищенного ими сухогруза Cheung Son водоизмещением 16785 т. Наибольшее число нападений совершается на суда, стоящие в портовых гаванях на якоре.

После событий 11 сентября 2001 г. 22-я сессия Ассамблеи ИМО приняла резолюцию А.924(22) «О пересмотре мер и про-

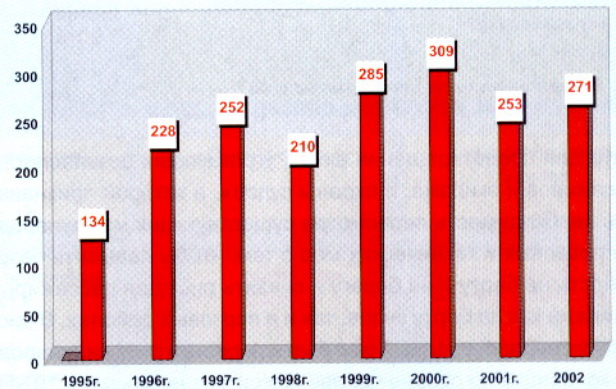


Рис. 1. Гистограмма нападений на суда

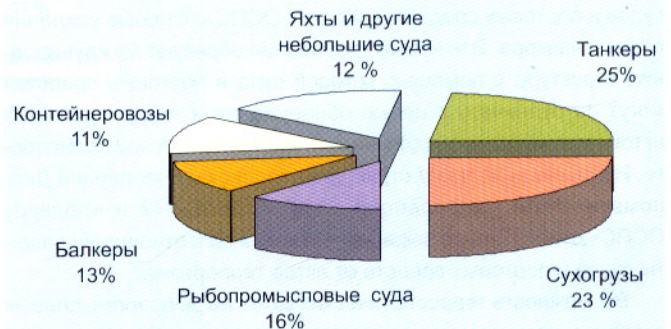


Рис. 2. Диаграмма типов судов, подвергнувшихся нападению

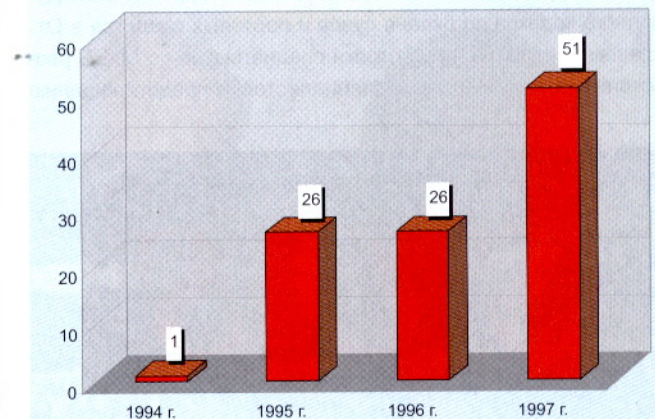


Рис. 3. Диаграмма числа погибших при нападении на суда

уязвимы практически все виды судов

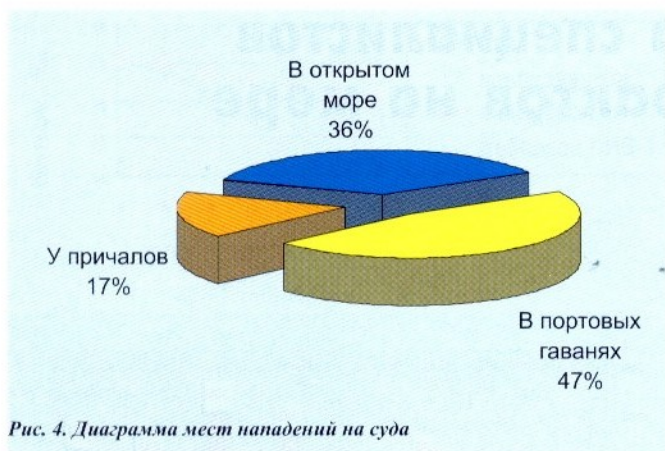
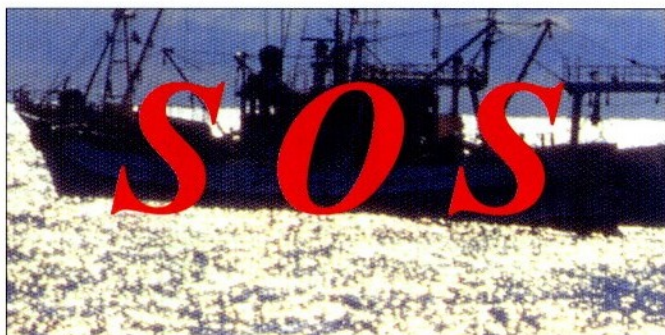


Рис. 4. Диаграмма мест нападений на суда

цедур для предотвращения актов, угрожающих безопасности пассажиров и экипажа, и охраны судов», в которой признавалась необходимость пересмотра существующих международных правовых и технических мер с тем, чтобы повысить безопасность на борту и на берегу и снизить риск для пассажиров и экипажа как на борту судов, так и в портовых районах. В числе таких первоочередных мер был и пересмотр «Международной конвенции по охране человеческой жизни на море» 1974 г. («СОЛАС-74»).

На Дипломатической конференции по охране на море, состоявшейся в Лондоне в декабре 2002 г., были приняты новые положения для включения в «СОЛАС-74» и «Кодекс по охране судов и портовых средств» («Кодекс ОСПС») с целью усиления охраны на море. Эти новые требования образуют международную структуру, с помощью которой суда и портовые средства могут сотрудничать с целью обнаружения и предотвращения актов, угрожающих обеспечению охраны на морском транспорте. На схеме приведена структура поправок и дополнений Дипломатической конференции к МК «СОЛАС-74» и «Кодексу ОСПС» относительно выработки новых мер в отношении защиты судов и портовых средств от актов терроризма.

Возможность террористических актов на рыбопромысловых судах и в портовых сооружениях вызывает необходимость готовности судовых экипажей и работников портов к предотвращению этих актов или снижению их последствий. Согласно приказу № 60 от 04.02.1994 г. «О реализации неотложных мер по выполнению требований главы XI-2 «Международной конвенции по охране человеческой жизни на море» 1974 г. и «Международного кодекса по охране судов и портовых средств» в Отраслевом центре (ОЦ) подготовки специалистов по МКУБ разработана система подготовки специалистов по предотвращению



и пресечению актов терроризма на судах рыбопромыслового флота и в портовых сооружениях. При разработке программ подготовки специалистов данного профиля учитывались все аспекты обеспечения физической безопасности и предотвращения техногенных катастроф, вызванных террористическими актами. Человеческий фактор в создании такого комплекса мер представляется приоритетной сферой. Именно он определяет, будут ли функционировать техническая составляющая, выполняться процедуры, будет ли данная система самокорректирующейся, модернизирующейся под влиянием множества новых и быстро меняющихся факторов.

Человеческий фактор состоит из целого ряда аспектов, включая компетентность, опыт, психологию, усталость, взаимодействие должностных лиц, конфликты ответственности и др. При этом компетентность персонала, на котором лежит ответственность за обеспечение мер безопасности судов и портовых объектов, а также тех специалистов, кто непосредственно вовлечен или косвенно связан своей профессиональной деятельностью с реализацией мер физической безопасности, определяется уровнем знаний и соответствующих закрепленных на практике навыков. Следовательно, для обеспечения соответствия должностных лиц (членов экипажей рыбопромысловых судов, персонала береговых портовых объектов и рыбопромысловых компаний и др.) возросшим требованиям по обеспечению физической безопасности людей, грузов, судов и портовых объектов необходимо вооружить их знаниями и практическими навыками. Решение этой задачи возможно лишь путем создания отраслевой системы подготовки специалистов по предотвращению и пресечению актов терроризма на рыбопромысловых судах и в портовых сооружениях.

С января 2004 г. ОЦ по МКУБ при ФГУП «Гипрорыбфлот» приступил к подготовке специалистов по предупреждению актов терроризма на судах рыбопромыслового флота и в портовых сооружениях по следующим направлениям (свидетельство об аккредитации № 0003 Госкомрыболовства России):

1. Подготовка инструкторов-преподавателей по предотвращению и пресечению актов терроризма на судах рыбопромыслового флота и портовых средствах;
2. Подготовка инспекторов по проверкам на соответствие требованиям ISPS / КОСПС судов и портовых средств;
3. Подготовка судовых специалистов по предотвращению и пресечению актов терроризма на судах рыбопромыслового флота;
4. Подготовка береговых специалистов по предотвращению и пресечению актов терроризма в морских рыбных портах;
5. Подготовка руководителей и специалистов рыбопромысловых компаний по вопросам управления безопасностью и предотвращения загрязнения;
6. Подготовка инструкторов-преподавателей по МКУБ;
7. Подготовка государственных инспекторов по МКУБ.

В настоящее время в Отраслевом центре по МКУБ разработаны методические комплексы подготовки специалистов по предотвращению и пресечению актов терроризма в морском рыбном порту («Международный кодекс по охране судов и портовых средств» (ISPS)) и специалистов по предотвращению и пресечению актов терроризма на судах рыбопромыслового флота. Основой центра является тренажерный класс на 12 посадочных мест.

Поправки Дипломатической конференции по охране на море (Лондон, 2002 г.) к МК «СОЛАС-74» и «Кодексу ОСПС» в отношении выработки новых мер защиты судов и портовых средств от террористических актов

Изменение и дополнение в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море "СОЛАС-74"

Международный кодекс по охране судов и портовых средств
Кодекс ОСПС

Глава X-1
Специальные меры по повышению безопасности на море

Глава X-2
Специальные меры по усилению охраны на море

Часть А

Часть В
Рекомендации по гл X-2 и части А

Правило 3
Опознавательный номер судов

Правило 5
журнал непрерывной регистрации истории судна

Правило 1
Определения

Правило 2
Применение

Правило 3
Обяз Правительства

Правило 4
Требов к компаниям и судам

Правило 5
Спец Отв Компаний

Правило 6
Судовая система оповещения

Правило 7
Угроза нападения на суда

Правило 8
Решения капитана по безоп и охране судна

Правило 9
Контроль выполнения

Правило 10
Требования к портовым средствам

Правило 11
Альтернативное соглашение по охране

Правило 12
Эквивалентные системы охраны

Правило 13
Представление информации

Общие сведения

Общие положения ст 1

Определения ст 2

Ответственность Правительств ст 4

Декларация об охране ст 5

Охрана судна

Обязанности компаний ст.6

Охрана судов (общие полож) ст.7

Оценка охраны судна ст.9

План охраны судна ст.9

Ведение записей ст.10

Долж.лицо Компании, судна ст.11,12

Подготовка персонала судна ст.13

Оформление свидетельства ст.19

Охрана портового средства

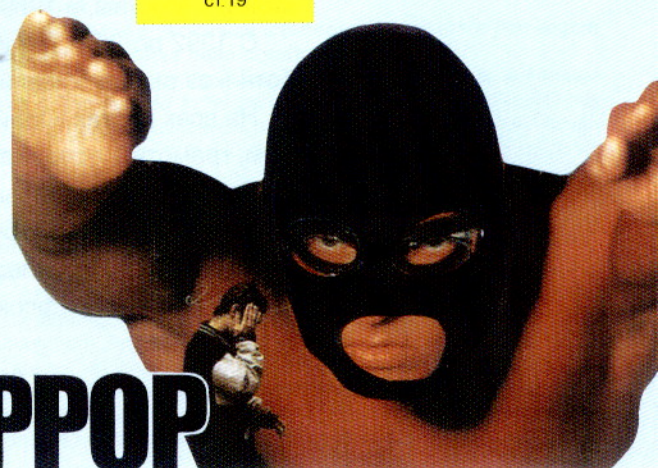
Охрана порт.ср-в (общие положения) ст.14

Оценка порт. ср-в ст.15

План охраны порт. ср-в ст.16

Должностное лицо ст.17

Подготовка персонала судна ст.18



ТЕРРОР