

# НЕПРОНИЦАЕМЫЙ МИНТРАНС

**Крестьянинов В.В.,  
генеральный директор  
ИАЦ "МорСвязьКонсалтинг"**

ИАЦ "МорСвязьКонсалтинг" приступил к подготовке аналитических материалов, связанных с проведением в марте 2004 г. 5-й Международной научно-практической конференции "Перспективы развития систем связи и навигации на морском и речном транспорте". Мы уверены, что необходимость проведения этих форумов по-прежнему актуальна. На основе аналитических материалов хотелось бы заранее обозначить наиболее острые проблемы, которые требуют обсуждения и поиска путей решения, в том числе на общественных форумах.

Первый аналитический материал посвящен вопросам обеспечения свободного доступа к информации в области связи и навигации на морском и речном транспорте Российской Федерации.

Трудно спорить с тем, что сегодня мы живем в информационную эпоху, которая приходит на смену эпохе индустриальной. К базовым ценностям информационной экономики обычно относят информационную открытость государственных органов исполнительной власти, готовность бизнеса и граждан воспринимать новые идеи и возможность беспрепятственно обмениваться информацией. Быстрое развитие информационно-коммуникационных технологий резко снизило издержки на обмен информацией, что позволило бизнесу быстрее внедрять наиболее современные технологии и обеспечивать более эффективную работу на рынке - богат тот, кто мало тратит.

Конституция Российской Федерации определяет, что "каждый имеет право свободно искать, получать, передавать, производить и распространять информацию любым законным способом". Федеральный Закон "Об информации, информатизации и защите инфор-

**Первый блок аналитических материалов по подготовке к 5-й Международной научно-практической конференции "Перспективы развития систем связи и навигации на морском и речном транспорте" (март 2004 г., Москва)**

мации" также говорит, что вся государственная информация является открытой, если она не составляет государственной тайны и не является конфиденциальной. Практически вся информация, касающаяся вопросов обеспечения безопасности судоходства (в том числе за счет использования средств связи и навигации), основана на решениях Международной морской организации (ИМО) и при всем желании не может быть отнесена ни к государственной тайне, ни к конфиденциальным данным. Однако на практике получить доступ к этим и многим другим видам сведений о деятельности федерального органа исполнительной власти в области транспорта - Минтранса РФ - в части средств связи и навигации очень сложно.

"Чиновник, по должности обладающий доступом к информации, сидит на золотой жиле и, если даже сам он этой жилой не воспользуется, то чужих к ней все равно не подпустит: тайна, как известно с давних времен, лучше всего крепит, защищает и освящает чиновничью власть" (журнал "Эксперт", 2003, № 48(401)).

Согласно Постановлению Правительства РФ от 03.06.2003 г. № 323 "Об утверждении межведомственного распределения обязанностей по обеспечению участия Российской Федерации в международных организациях системы ООН" ответственными органами и организациями в части Международной морской организации определены Минтранс России, МИД России, Госкомрыболовство России, Минатом России, Минобороны России, МЧС России, ФПС России.

В условиях информатизации общества, пожалуй, единственный способ оперативно решить проблему доступности государственной информации - использовать обще-

доступные электронные сайты федеральных органов исполнительной власти.

Правительство РФ своим Постановлением от 12.02.2003 г. № 98 "Об обеспечении доступа к информации о деятельности Правительства РФ и федеральных органов исполнительной власти" утвердило перечень обязательных для размещения в информационных системах общего пользования сведений, среди которых:

- сведения о международных договорах и соглашениях, в реализации которых принимает участие федеральный орган исполнительной власти;
- акты (постановления, приказы, распоряжения, правила, инструкции, положения и др.) федерального органа исполнительной власти.

Однако Интернет-сайт Минтранса РФ в этой части, по мнению ИАЦ "МорСвязьКонсалтинг", бесполезен для посетителя, который хочет получить ответ на конкретный вопрос. На сайте невозможно найти информацию о действующих документах, правилах, инструкциях, руководствах, рекомендациях ИМО, касающихся связи и навигации и/или их национальных аналогов. Полностью отсутствует информация о деятельности ИНМАРСАТ и КОСПАС-САРСАТ - систем, которые занимают ведущее место в вопросах обеспечения безопасности судоходства российского флота. Аналогичная ситуация с решениями Дунайской Комиссии, Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии, которые также формируют нормативную документацию в области связи и навигации. Хорошо, что некоторые документы доступны непо-

средственно на сайтах вышеуказанных международных организаций и компаний. Однако печальный опыт с российскими национальными требованиями по АСО (АИС) показывает, что далеко не всегда нормативные документы Минтранса совпадают с международными актами. Вместе с тем тот же Минтранс информирует о работе, например, Комитета Парижского меморандума, Комитета по защите морской среды.

Очевидно, суть проблемы в конкретных людях и организациях, которые формируют политику Минтранса в области связи и навигации. Следует также подчеркнуть, что представители Минтранса участвуют в работе международных организаций за счет бюджетных средств, то есть за счет налогоплательщиков, и, по мнению ИАЦ "МорСвязьКонсалтинг", их прямая обязанность - информировать обществу в полном объеме о принимаемых международных нормативных актах.

Наиболее "популярные" способы регулирования доступа к информации активно используются в Минтрансе. Например, требование вносить плату за предоставление информации. В ноябре - декабре 2003 г. Минтранс провел рабочее совещание по вопросу обеспечения безопасности судоходства на тему "Перспективы интеграции существующих и планируемых к установке программно-аппаратных комплексов связи и радионавигации в подразделениях Минтранса РФ для обеспечения эффективности транспортных коридоров" и круглый стол на тему "Внутренний водный транспорт. Стратегия развития", где также обсуждались вопросы связи и навигации. Официально объявленная стоимость простого участия в каждом таком мероприятии составила 4500 рублей.

Другой способ регулирования доступа к информации - упрятать ее в ведомственные распоряжения или дать собственную интерпретацию, не желая полностью раскрыть смысл исходного документа. Например, Распоряжением от 14.08.2003 г. № ВР-126-р "О мерах по созданию и организации функционирования судовой системы охран-

ного оповещения" ([www.morflot.ru](http://www.morflot.ru)) Минтранс утвердил Концепцию мероприятий по внедрению судовой системы охранного оповещения, которая существенным образом отличается от международного Руководства по обеспечению судовой системы охранного оповещения (MSC/Circ1072 от 06.06.2003 г. - см. [www.msconsult.ru/documents/](http://www.msconsult.ru/documents/)). А формулировка "...наиболее предпочтительно использование в ССОО на российских судах специально разработанного унифицированного оборудования на базе СЗС Инмарсат-С или Инмарсат-Д + " - не что иное, как использование административного ресурса. (Кстати, уже в сентябре 2003 г. на выставке "Нева - 2003" ЗАО "Морсвязьспутник Санкт-Петербург" предлагало посетителям специальные разработки компании Thrane@Thrane A/C (Дания) в качестве судовой системы охранного оповещения.)

Важнейший вопрос - это формирование баз данных по нормативным документам. Известно, что, например, компании "Консультант +" и "Гарант", получая от ведомств и органов исполнительной власти сведения о действующих законах и нормативных документах, формируют собственные БД, которые затем предоставляются пользователям за деньги - от 100 долларов в месяц за простейшую версию базы с поиском документов по реквизитам до 1000 долларов в месяц за поддержку сложной системы с подбором правовой информации по конкретным темам.

Что касается нормативных международных и национальных документов в области безопасности судоходства, то, насколько известно, Минтранс не занимается этим вопросом сам и не отдает его на аутсорсинг бизнесу. Хотя положительные примеры в мире достаточно хорошо известны. Например, электронная база данных "The IMO - VEGA DATABASE Version 8.0 (2002)", которая включает в себя две части: требования IMO (часть 1) и национальные требования (часть 2). Эта база данных имеет два недостатка: отсутствие русскоязычной версии и национальных требований Российской Федерации. Стоимость первой части составляет 470 ан-

глийских фунтов стерлингов плюс 160 фунтов за годовую поддержку, второй - 120 плюс 80 фунтов соответственно.

По законам США результаты научных исследований, которые ведутся за счет бюджетных средств, должны быть общедоступны. К сожалению, в Российской Федерации такого закона нет. Однако, учитывая международный характер судоходства, по мнению ИАЦ "МорСвязьКонсалтинг", было бы весьма полезно опубликовать результаты некоторых НИОКР, например, таких как "Разработка ТЭО, рабочего проекта и ввод в эксплуатацию ККС ГНСС ГЛОНАСС/GPS на подходах к портам: Астрахань, Мурманск, Архангельск и в заливе Петра Великого (шифр "Море - Порт")" и "Разработка ТЭО, рабочего проекта и ввод в эксплуатацию ККС ГНСС ГЛОНАСС/GPS в Арктике (шифр "Арктика)". Может быть, после ознакомления с результатами этих НИОКР станет, наконец, понятно, что дадут российским судовладельцам многомиллионные бюджетные инвестиции в береговую инфраструктуру?

Таким образом, по мнению ИАЦ "МорСвязьКонсалтинг", на предстоящей конференции необходимо обсудить вопросы:

- обеспечения свободного доступа к информации о решениях международных организаций в области связи и навигации;
- создания базы данных национальных нормативных документов в сфере обеспечения безопасности судоходства с соответствующей поисковой системой;
- получения доступа к результатам НИОКР, проводимых за счет бюджетных средств.

Проект перечня конкретных мероприятий для решения этих задач может быть представлен ИАЦ "МорСвязьКонсалтинг".

*При подготовке были использованы материалы статьи "Непроницаемое государство", журнал "Эксперт", 22 - 28 декабря 2003 г., № 48 (401).*