

# БЕЗОПАСНОСТЬ МОРСКИХ СУДОВ: ОТ НОСА ДО КОРМЫ

О НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ СУДОВ, ПРОЦЕДУРЕ И ОСОБЕННОСТЯХ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ, НЮАНСАХ РАЗРАБОТКИ ПЛАНОВ ОТЪ, А ТАКЖЕ ТРУДНОСТЯХ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЮТСЯ КОМПАНИИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ ПО ТБ, РАССКАЗАЛ **ВИКТОР КУЗНЕЦОВ**, НАЧАЛЬНИК ФБУ «СЛУЖБА МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ».



**Виктор Константинович, ФБУ «Служба морской безопасности» (далее – Служба) как исполнительный орган, ответственный за реализацию в РФ требований главы XI-2 Международной конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС, накопила огромный опыт за более чем 11 лет практической работы по вопросам охраны (безопасности) морских судов. Занимается ли Служба вопросами транспортной безопасности в отношении морских судов?**

Да, конечно, и не только морских судов, но и вообще транспортных средств и объектов инфраструктуры на водном транспорте России. В настоящее время таких вопросов накопилось немало. Поскольку сейчас мы будем рассматривать некоторые вопросы транспортной безопасности относительно морских судов, давайте поговорим об этом по порядку. Вначале о том, как соотносятся в общем плане международные требования главы XI-2 СОЛАС и Кодекса ОСПС, с одной стороны, и требования российского законодательства по транспортной безопасности – с другой. А затем – как учитывать и практически выполнять все вышеупомянутые требования в отношении морских судов.

**Что же включает в себя понятие «транспортная безопасность» морского судна и чем оно отличается от понятия «охрана судна» по Кодексу ОСПС? На какие морские суда распространяется требование ТБ? В каких законодательных документах, постановлениях и ведомственных приказах изложены критерии и процедуры обеспечения транспортной безопасности в отношении морского судна?**

Под охраной судна по Кодексу ОСПС следует понимать применение ряда



мер по предупреждению происшествий, связанных с охраной судна (Кодекс ОСПС, часть А, п. 7). В соответствии со ст. 1 п. 10 Федерального закона Российской Федерации от 9.02. 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» под транспортной безопасностью понимается «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства». Как видим, принципиальное понятие транспортной безопасности (ТБ) относится ко всем видам транспорта, включая водный. О том, какие морские суда как транспортные средства попадают под требование ТБ, указано в ст. 1 п. 11 п.п. «г» того же закона: «...суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, ко-

торые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со ст. 12.3 настоящего Федерального закона». И так, в законе указаны практически все морские суда под флагом Российской Федерации, за небольшим исключением. Напомню, что международные требования главы XI-2 СОЛАС и Кодекса ОСПС применяются только к следующим типам судов, совершающих международные рейсы: пассажирским судам, включая высокоскоростные пассажирские суда; грузовым судам, включая высокоскоростные суда валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более.

Maritime vessels security: fore and aft  
Viktor Kuznetsov, Head of the FBU "Maritime Security Service" tells about national and international requirements to ensure maritime transport vessels security, procedure and specifics of vulnerability assessment, nuances of transport security developments plans, as well as the companies' difficulties in the implementation of the transport security requirements.

торые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со ст. 12.3 настоящего Федерального закона». И так, в законе указаны практически все морские суда под флагом Российской Федерации, за небольшим исключением. Напомню, что международные требования главы XI-2 СОЛАС и Кодекса ОСПС применяются только к следующим типам судов, совершающих международные рейсы: пассажирским судам, включая высокоскоростные пассажирские суда; грузовым судам, включая высокоскоростные суда валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более.

Таким образом, охват наших национальных требований шире международных, которые мы тоже должны учитывать на практике. Однако реализация Федерального закона № 16-ФЗ

вызвала необходимость доработки и пояснения некоторых его положений с помощью подзаконных актов и ведомственных приказов.

Так, например, в целях обеспечения ТБ объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС) согласно Федеральному закону № 16-ФЗ (ст. 2 п. 2 п.п. 3) одной из задач обеспечения транспортной безопасности является оценка уязвимости (ОУ), то есть «определение степени защищенности ОТИ и ТС от угроз совершения актов незаконного вмешательства» (ст. 1 п. 6). Впоследствии Федеральным законом от 23.07.2013 № 225-ФЗ в Федеральный закон «О транспортной безопасности» был введен дополнительный п. 6.1, определяющий оценку охраны морского судна и портового средства как «определение степени защищенности морского судна, акватории морского порта, морского терминала,

проведенное в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации в области охраны судов и портовых средств», то есть в соответствии с требованиями главы XI-2 СОЛАС и Кодекса ОСПС.

Согласно Приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 8.02.2011 № 41 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» субъект транспортной инфраструктуры (собственник ТС или использующий его на ином законном основании) обязан обеспечить проведение ОУ ТС (морского судна) и утверждение в установленном порядке ее результатов в течение трех месяцев с момента получения уведомления о включении ТС в





Реестр категорированных ТС. В то же время срок проведения ОУ не должен превышать одного месяца согласно Приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 12.04.2010 № 87 «Об утверждении порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (п. 5).

#### Что конкретно включает в себя ОУ морского судна и в каком подзаконном акте изложены требования к ее проведению? Кто практически может проводить ОУ?

«Оценка уязвимости морского судна включает в себя оценку охраны морского судна и проводится с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, Федеральным законом № 16-ФЗ, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации» (ст. 5 п. 5 Федерального закона № 16-ФЗ, введено Федеральным законом от 23.07.2013 № 225-ФЗ). Оценку уязвимости морского судна могут выполнять сами субъекты транспортной инфраструктуры (СТИ) или организации, имеющие одновременно свидетельства специализированной организации (национальные требования) и уполномоченной организации (международные требования). Свидетельство уполномоченной организации на проведение оценки охраны судов и портовых средств на соответствие международным требованиям выдается согласно Приказу Минтранса России от 11.03.2008 № 42. Одной из таких организацией является ФБУ «Служба морской безопасности».

В ОУ морского судна должны быть отражены сведения, указанные в п. 3 Приказа Минтранса России от 12.04.2010 № 87, а также п. 8 частей А и В Кодекса ОСПС.

При ОУ идентичных по своим конструктивным, техническим, технологическим характеристикам транспортных средств (морских судов), находящихся в собственности одного юридического (физического) лица или использующихся им на ином законном основании, по его ходатайству результаты оценки уязвимости одного транспортного средства распространяются на всю группу ТС.

Результаты проведенной ОУ оформляются в виде текстового документа с графическими план-схемами. Сведения о результатах проведенной ОУ объектов транспортной инфра-

■ Существование трудностей, связанных с обеспечением транспортной безопасности в сфере морского и речного транспорта, подтвердил **Виталий Клюев**, заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России. «Федеральный закон Российской Федерации от 3 февраля 2014 года № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» внес определенную ясность в регулирование транспортной безопасности. Но некоторые вещи требуют доработки и пояснения», – отметил на октябрьской конференции «Безопасность портов и судоходства: инновации, технологии, оборудование – 2014» представитель Минтранса.

структуры и транспортных средств, как сказано в Федеральном законе № 16-ФЗ (ст. 5 п. 4), являются информацией ограниченного доступа, однако ни в одном национальном документе не сказано, где должна храниться такая информация. На практике выход был найден: информация по ОУ морского судна хранится в компании (у субъекта транспортной инфраструк-

туры), как того требует Кодекс ОСПС (часть А п. 8.5), хотя такая информация нередко относится к судам, не подпадающим под действие этого кодекса.

#### ОУ морского судна лежит в основе плана обеспечения его ТБ, неукоснительное выполнение которого должно обеспечивать безопасность морского судна в любой ситуации. Что собой представляет план ОТБ морского судна?

Действительно, в Федеральном законе «О транспортной безопасности» сказано: «На основании результатов проведенной оценки уязвимости... транспортных средств (морских судов) субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности... транспортных средств...» (Федеральный закон № 16-ФЗ (ст. 9 п. 1)).

Однако «План обеспечения транспортной безопасности морского судна является планом охраны морского судна, предусмотренным международными договорами Российской Федерации, и разрабатывается с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации» (ст. 9 п. 5 Федерального закона № 16-ФЗ, введено Федеральным законом от 23.07.2013 № 225-ФЗ). Это означает, что план ОТБ морского судна должен учитывать все действующие международные и национальные требования.

В плане ОТБ морского судна должны быть отражены все сведения, указанные в п. 4 Приказа Минтранса России от 11.02.2010 № 34, а также положения п. 9.4 части А и п. 9 части В Кодекса ОСПС.

На практике до вступления в силу Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ планы охраны разрабатывались в основном (до 95%) уполномоченными организациями, имевшими соответствующие свидетельства о таком праве. Сейчас субъекты транспортной инфраструктуры (СТИ) предпочитают обращаться к экспертам для разработки плана ОТБ морского судна, как это делали в отношении плана охраны по Кодексу ОСПС. Одной из таких экспертных организаций является ФБУ «Служба морской безопасности».

#### В итоге создается некий интегрированный план?

Можно и так сказать, однако официально он называется «План обеспечения транспортной безопасности морского судна» (план ОТБ). В нем необходимо очень многое учесть, поскольку такой план создается с целью обеспечить принятие на судне мер по защите находящихся на нем людей, груза, грузовых транспортных единиц, судовых запасов или судна от опасности происшествия, связанного с ТБ.

По опыту работы нашей Службы план ОТБ морского судна состоит из двух частей: в первой части отображается все то, что требуется по Кодексу ОСПС; а во второй части – все данные по безопасности в соответствии с российскими национальными требованиями. Поэтому первая часть плана разрабатывается на русском языке с обязательным переводом на английский язык.

В нормативных документах не сказано, где должен храниться план ОТБ (решение принимает СТИ), однако одобренный администрацией план охраны морского судна должен храниться на борту каждого судна – это требования Кодекса ОСПС (часть А п. 9.1).

Образец плана ОТБ морского судна (разработанный Службой и согласованный с Управлением транспортной безопасности Росморречфлота) представлен на сайте Федерального агентства в разделе «Транспортная безопасность».

рется субъект транспортной инфраструктуры, включая его транспортные средства. Однако на сегодняшний день проверки, предусмотренные п. 19 части А Кодекса ОСПС, нормативными правовыми актами по ТБ не предусмотрены.

## План обеспечения ТБ морского судна является планом охраны морского судна и должен учитывать все действующие международные и национальные требования

#### Допускается ли разработка одного плана ОТБ для нескольких морских судов?

Да, для транспортных средств, используемых одним субъектом транспортной инфраструктуры, у которых идентичны конструктивные, технические и технологические характеристики и категория, допускается разработка плана ОТБ для группы транспортных средств. Однако для судов, подпадающих под действие Кодекса ОСПС, объединение в группу недопустимо.

#### В каких случаях перерабатываются ОУ и план ОТБ морского судна?

Дополнительная оценка уязвимости в части, касающейся произошедших изменений, проводится при изменении конструктивных, технических и технологических характеристик транспортного средства и/или потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортных средств, требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (п. 9 Приказа Минтранса России от 12.04.2010 № 87).

Изменения (дополнения) вносятся в план ОТБ при изменении оценки уязвимости; изменении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств (п. 9 Приказа Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

#### Предусматриваются какие-либо проверки судна по ТБ?

Федеральный госконтроль в области ТБ осуществляется органами государственного контроля (надзора) согласно их компетенции. Такая проверка осуществляется комплексно: на соответствие требованиям прове-

#### Кто должен проходить обучение по ТБ и как часто должны проводиться учения?

Обучение по ТБ проходят сотрудники сил обеспечения ТБ в соответствии с программой, установленными Приказом Минтранса России от 8.09.2014 № 243. Периодичность зависит от категории ТС: I, II категория – не реже двух раз в год; III, IV категория – не реже одного раза в год.

#### Кто из членов экипажа должен выполнять обязанности лица, ответственного за ТБ на судне?

Нормативные правовые акты не устанавливают, кто на судне должен быть назначен лицом, ответственным за ТБ на ТС. И так же в отношении лица, ответственного за ТБ в СТИ. Решение о назначении принимает СТИ. При назначении этих лиц должны учитываться следующие факторы: рабочая нагрузка, личные способности, пригодность к этой работе, и должна быть проведена соответствующая подготовка.

За нарушение требований по ТБ российским законодательством предусмотрена административная и уголовная ответственность.

#### С какими трудностями сталкиваются СТИ (компании) при реализации требований по ТБ?

Трудностей много, перечислим основные:
 

- предъявляются единые требования к объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам (без учета специфики);
- длительные сроки обучения и отсутствие обоснований целесообразности подготовки плавсостава по программам такой продолжительности;
- отсутствие единых образцов удостоверений о повышении квалификации в области обеспечения транспортной безопасности;
- противоречия некоторых нормативных актов друг другу.