



# ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ СУДОВ

**«МФ»:** Виктор Константинович, что 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 транспортной безопасности? В каких законодательных документах, постановлениях и ведомственных приказах изложены критерии и процедуры обеспечения транспортной безопасности в отношении морского судна?

**В. Кузнецов:** 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 подпадают 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, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии

&

ФБУ «Служба морской безопасности» как исполнительный орган, ответственный за реализацию в России требований главы XI-2 Международной конвенции СОЛАС (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.) и Кодекса ОСПС (Международный кодекс по охране судов и портовых средств), накопило огромный опыт практической работы по вопросам охраны морских судов.

О наиболее актуальных вопросах транспортной безопасности в отношении морских судов в беседе с корреспондентом «Морского флота» рассказал начальник ФБУ «Служба морской безопасности» Виктор Кузнецов.

со ст. 12<sup>3</sup> настоящего Федерального закона». В законе указаны практически все морские суда под флагом Российской Федерации за небольшим исключением. Напомню о том, 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, 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, одной из задач обеспечения ТБ объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ТС) согласно ФЗ № 16 (ст. 2 п. 2 п/п 3) является оценка уязвимости (ОУ), то есть «определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и ТС от угроз совершения актов незаконного вмешательства» (ст. 1 п. 6). Впоследствии законом от 23.07.2013 № 225-ФЗ в Федеральный закон «О транспортной безопасности» был введен дополнительный п. 6<sup>1</sup>, 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 РФ 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 РФ от 12.04.2010 № 87 «Об утверждении порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (п. 5).

**«МФ»:** Что включает в себя ОУ морского судна и в каком подзаконном акте изложены требования к ее проведению? Кто практически может проводить эту оценку?

**В. Кузнецов:** Федеральным законом от 23.07.2013 № 225-ФЗ предписано: «Оценка уязвимости (ОУ) морского судна включает в себя оценку охраны морского судна и проводится с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, ФЗ № 16 (ст. 5 п. 5), а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской

Федерации». 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. ФБУ «Служба морской безопасности» является одной из уполномоченных организаций.

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

При оценке уязвимости группы 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 ОУ одного транспортного средства распространяются на всю группу ТС.



Результаты проведенной ОУ оформляются в виде текстового документа с графическими планами-схемами.

Сведения о результатах проведенной ОУ объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, как сказано в Федеральном законе № 16-ФЗ (ст. 5 п. 4), являются информацией ограниченного доступа, которая должна храниться в компании (у субъекта транспортной инфраструктуры). Этого, кстати, требует и Кодекс ОСПС (часть А п. 8.5) в отношении судов и портовых средств, подпадающих под действие этого Кодекса.

**«МФ»:** Оценка уязвимости морского судна лежит в основе плана обеспечения его транспортной безопасности, неукоснительное выполнение которого должно способствовать безопасности судна в любой ситуации. Что собой представляет этот план?

**В. Кузнецов:** Действительно, в законе «О транспортной безопасности» сказано: «На основании результатов проведенной оценки уязвимости... транспортных средств (морских судов) субъекты транспортной инфраструктуры (собственники ТС или использующие их на ином законном основании) разрабатывают планы обеспечения транспорт-

ной 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, введена ФЗ от 23.07.2013 № 225). 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 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».

**«МФ»:** В итоге практически создается некий интегрированный план?

**В. Кузнецов:** Можно и так сказать, однако официально он называется планом обеспечения транспортной безопасности морского судна (планом 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.

Как правило, план ОТБ морского судна состоит из двух частей: первая отображает все то, что требуется по Кодексу ОСПС; вторая — все данные по безопасности в соответствии с российскими национальными требованиями. Поэтому первая часть плана разрабатывается на русском языке с обязательным переводом на английский язык.

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

**«МФ»:** Допускается ли разработка одного плана ОТБ для нескольких морских судов? Устанавливается ли срок годности плана ОТБ морского судна?

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

Срок годности плана ОТБ морского судна не устанавливается.

**«МФ»:** В каких случаях перерабатываются оценка уязвимости и план ОТБ морского судна?

**В. Кузнецов:** 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, а также требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств (п. 9 приказа Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

**«МФ»:** Где хранится план ОТБ морского судна? Кто имеет доступ к сведениям, содержащимся в этом плане?

**В. Кузнецов:** В нормативных документах не сказано, где должен храниться план ОТБ (решение принимает СТИ), однако если он одобрен Администрацией, то должен храниться на борту каждого судна — это требования Кодекса ОСПС (часть А п. 9.1).

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 24.11.2015 № 1257 установлены правила обращения со сведениями о результатах проведенной ОУ и сведениями, содержащимися в планах ОТБ объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (морских судов). Указанные сведения являются информацией ограниченного доступа. К ней допускаются работники специализированных организаций в области ОТБ, субъектов транспортной инфраструктуры, сил обеспечения ТБ по письменному распоряжению лиц, ответственных за обеспечение ТБ в таких организациях.

Информация ограниченного доступа содержится на бумажных и

иных материальных носителях (гибких магнитных дисках, картриджах, накопителях и т.д.), на которых проставляется пометка «Для служебного пользования». Носители подлежат строгому учету.

**«МФ»:** Предусматриваются ли какие-либо проверки судна по ТБ?

**В. Кузнецов:** Федеральный госконтроль в области ТБ осуществляется органами государственного контроля (надзора) согласно их компетенции. Такая проверка осуществляется комплексно: на соответствие требованиям проверяется 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.

**«МФ»:** Оформляются ли судовые документы (свидетельства, сертификаты и т.д.) на соответствие требованиям по ТБ? Кто должен проходить обучение по ТБ? Кто конкретно из членов экипажа должен выполнять обязанности лица, ответственного за ТБ на судне?

**В. Кузнецов:** Выдача упомянутых судовых документов никакими нормативными правовыми актами по ТБ не предусмотрена.

Проходить обучение должны сотрудники сил обеспечения ТБ в соответствии с программами, установленными приказом Минтранса России от 8.09.2014 № 243.

Нормативные правовые акты не устанавливают, кто на судне должен быть назначен лицом, ответственным за ТБ на ТС. И также в отношении лица, ответственного за ТБ в СТИ. Решение о назначении этих лиц должны учитываться следующие факторы: рабочая нагрузка, личные способности, пригодность к этой работе, и должна быть проведена соответствующая проверка и подготовка кандидатов. Уместно будет еще раз обратить внимание на постановление Правительства РФ от 24.11.2015 № 1257, которым, помимо прочего, установлены правила проверки субъектом транс-

портной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу.

**«МФ»:** Как часто должны проводиться учения по ТБ? Какова ответственность СТИ за невыполнение требований по ТБ?

**В. Кузнецов:** Все зависит от категории ТС: 1-я, 2-я категории — не реже двух раз в год; 3-я, 4-я категории — не реже одного раза в год. Что касается ответственности, то российским законодательством предусмотрена и административная, и уголовная ответственность за нарушение требований по ТБ.

**«МФ»:** С какими трудностями сталкиваются СТИ (компании) при реализации требований по ТБ?

**В. Кузнецов:** Некоторые трудности, конечно, есть. Например, предъявляются единые требования к объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам (без учета специфики). Среди других проблем — отсутствие единых образцов удостоверений о повышении квалификации в области обеспечения транспортной безопасности; противоречия некоторых нормативных актов друг другу.

Об этих проблемах довольно ясно высказался заместитель директора Департамента Минтранса по государственной политике в области морского и речного транспорта Виталий Ключев 2 октября 2014 г. на конференции «Безопасность портов и судоходства: инновации, технологии, оборудование», которая прошла в рамках международной выставки «ТРАНСТЕК-2014» (г. Санкт-Петербург). В своем выступлении представитель Минтранса отметил: «Федеральный закон РФ от 3 февраля 2014 г. № 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».