

Обобщенные предложения по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере обеспечения транспортной безопасности на объектах водного транспорта

1. Ускорение разработки требований обеспечения требований транспортной безопасности для акваторий морских портов.

2. Особенности оценки уязвимости акватории морского порта устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Такой документ не разработан. Поскольку в отношении ОТИ и ТС на морском транспорте требования обеспечения транспортной безопасности до установления Правительством РФ действуют в рамках документов, утвержденных приказом Минтранса РФ № 41 от 08.02.2011 г., то к акваториям морских портов данные требования не применимы.

3. Определение организации, которая будет выполнять функции подразделения транспортной безопасности в отношении обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта.

4. Реализация планов обеспечения транспортной безопасности акваторий морского порта осуществляется капитанами морских портов, в то же время у капитана порта отсутствует подразделение, которое может пресекать АНВ в отношении судов. В настоящее время не разработан механизм, предусматривающий своевременное реагирование уполномоченных в области транспортной безопасности федеральных органов исполнительной власти после получения от капитана порта информации об угрозе совершения или о совершении актов незаконного вмешательства в морском порту.

5. Определить капитана морского порта как координатора в вопросах обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС в морском порту.

6. Поскольку, в отличие от других видов транспорта, в морском порту может находиться большое количество ОТИ и ТС, действующих самостоятельно, взаимодействие которых между собой практически не осуществляется, целесообразно определить координирующий орган, который не будет подменять надзорные органы, но будет способствовать повышению организации обеспечения транспортной безопасности.

7. Коллизии функций капитана морского порта, в качестве субъекта транспортной безопасности по Федеральному закону «О транспортной безопасности», и его административно-властных полномочий,

предусмотренных статьей 74, главы V. Государственный портовый контроль Федерального закона «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ. При этом, капитан морского порта, по определению, является назначенным должностным лицом портового средства (акватории морского порта), ответственным за охрану, не являясь ни пользователем, ни собственником акватории.

8. Целевое финансирование расходов на обеспечение транспортной безопасности акваторий морских портов, предусматривающих возмещение расходов администраций морских портов при оказании назначенных услуг по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта (приказ Минтранса России от 07.07.2014 № 178). К прямым расходам администраций относятся: подготовка (переподготовка) работников учреждения, назначенных ответственными за обеспечение транспортной безопасности и непосредственно связанных с выполнением работ по обеспечению транспортной безопасности акваторий морских портов, а также назначенных должностных лиц портовых средств, ответственных за охрану и их заместителей; аттестация сил обеспечения транспортной безопасности; проведение оценки уязвимости и оценки охраны акваторий морских портов; подготовка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности и их частей о мерах охраны акваторий; мероприятия оснащения и содержание других средств обеспечения транспортной безопасности акваторий, не входящих в комплекс систем ИТСОТБ акваторий морских портов: оборудование связи и оповещения, транспорт, офисная техника и пр.

9. Практические вопросы подготовки и проведения аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

10. О правовых отношениях служб капитанов морских портов с подразделениями ФГУП «Росморпорт» по обеспечению функционирования ИТСОТБ акваторий морских портов и передачи информации об угрозах совершения или о совершении актов незаконного вмешательства;

11. Задачи и функции подразделения транспортной безопасности акватории морского порта и службы охраны портового средства.

12. Правовое обеспечение функции капитана морского порта по пресечению незаконных нахождения и передвижения судов и плавсредств в акватории морского порта.

13. Оформление деклараций об охране, случаях, в которых требуется ее оформление, порядок и сроки хранения деклараций об охране на портовом средстве.

14. порядок формирования сведений о портовом средстве для внесения в базу ИМО.

15. О порядке проведения оценок уязвимости и охраны и подготовки плана транспортной безопасности акватории морского порта и его части, касающейся мер охраны на портовом средстве, а также части плана касающейся взаимоотношений капитана морского порта в качестве ДЛПС, назначенного ответственным за разработку, осуществление, пересмотр и выполнение плана охраны портового средства и за связь с лицами командного состава судов, ответственными за охрану, и должностными лицами компании, ответственными за охрану, включая случаи, когда требуется предоставление Декларации об охране.

16. О порядке действий службы капитана морского порта на портовом средстве - акватории морского порта в случае установления уровня охраны 3.

17. О порядке проведения оценки портовых средств на соответствие требованиям раздела 15 «Оценка охраны портового средства» части А МК ОСПС, и о порядке оценки эффективности плана охраны акватории морского порта, о порядке оформления и выдаче акта о соответствии портового средства.

18. О порядке рассмотрения и утверждения плана охраны портового средства, и в частности, когда частью объекта транспортной инфраструктуры является часть акватории морского порта (рейдового перегрузочного комплекса или морского терминала) и, когда отдельная часть акватории является взлетно-посадочной полосой гидроаэродрома.

19. О компетенции капитана морского порта по Кодексу об административных правонарушениях в Российской Федерации по фактам нарушений требований транспортной безопасности физическими, должностными и юридическими лицами.

20. Сохраняется состояние «двойного» толкования, и, соответственно, затруднения в применении требований по обеспечению безопасности в морских портах:

В законе «О транспортной безопасности»:

- субъекты транспортной инфраструктуры - юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками ОТИ и (или) ТС или использующие их на ином законном основании.

- объект транспортной инфраструктуры - ... морские терминалы...

- акватория морского порта - объект транспортной инфраструктуры.

В законе «О морских портах в Российской Федерации»:

- объекты инфраструктуры морского порта - портовые гидротехнические сооружения, внутренние рейды, якорные стоянки, доки, буксиры, ледоколы и иные суда портового флота, средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей, системы управления движением судов, информационные системы, перегрузочное оборудование, железнодорожные и автомобильные подъездные пути, линии связи, устройства тепло-, газо-, водо- и электроснабжения, иные устройства, оборудование, инженерные коммуникации, склады, иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг в морском порту, обеспечения в морском порту государственного контроля (надзора).

- владельцы объектов инфраструктуры морского порта - юридические лица или индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в соответствии с законодательством Российской Федерации и осуществляющие эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта от своего имени независимо от того, являются они собственниками данных объектов или используют их на ином законном основании.?

морской терминал - совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров.

- акватория морского порта - водное пространство в границах морского порта. Операторы морских терминалов, занимающихся обслуживанием, ремонтом судов, их бункеровкой, полагают, что им не надо выполнять требования законодательства о транспортной безопасности, так как в законе о транспортной безопасности понятие "морской терминал" отсутствует, понятие "объект транспортной инфраструктуры" и их владельцев имеют разночтения.

21. Несогласованность и противоречивость норм международного права (МК СОЛАС-74, Кодекс ОСПС) и Закона «О транспортной безопасности» не устранены. Противоречия в требованиях об обеспечении охраны судов и портовых средств и требованиях по транспортной безопасности продолжают сохраняться.

22. Вопросы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, находящихся в ведении Минобороны РФ, Росрыболовства, силовых структур, судостроительной корпорации, стоянок маломерных судов в портах остаются открытыми.

23. Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 № 1208 установлены требования по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструкюуры или транспортных средствах, по видам транспорта.

В частности, п.3 «3. Физическим лицам, следующим либо находящимся на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве, запрещается: и) использовать в акваториях морских портов и портов, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности, маломерные самоходные и несамоходные суда (плавательные средства), за исключением их использования на основании разрешения капитана порта (лица, его замещающего) в случае предотвращения или устранения последствий экстренных ситуаций, угрожающих жизни или здоровью людей, и в случае исполнения работниками своих служебных обязанностей, связанных с обеспечением функционирования порта».

На акваториях морских портов осуществляют плавание тысячи маломерных плавсредств. Практика показывает, что маломерные суда несут в себе угрозу для безопасности мореплавания в морском порту, а их стоянки носят нелегитимный характер. Указанное постановление Правительства Российской Федерации возлагает на капитана морского порта дополнительные обязанности по обеспечению транспортной безопасности на акватории порта, однако, дальнейшего развития в виде нормативного акта Минтранса России, данное требование не получило