

[Приказ Министерства транспорта РФ от 1 ноября 2021 г. N 370 "О Порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации"](#)

В соответствии с [частью 1 статьи 5](#) Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2019, N 31, ст. 4429) и [пунктом 1](#) Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2019, N 1, ст. 10), приказываю:

1. Утвердить прилагаемый [Порядок](#) проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации.

2. Признать утратившими силу:

[приказ](#) Министерства транспорта Российской Федерации от 12 апреля 2010 г. N 87 "О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств" (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 21 мая 2010 г., регистрационный N 17321);

[приказ](#) Министерства транспорта Российской Федерации от 26 июля 2011 г. N 199 "О внесении изменения в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 апреля 2010 г. N 87" (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 23 августа 2011 г., регистрационный N 21682);

[приказ](#) Министерства транспорта Российской Федерации от 18 августа 2016 г. N 245 "О внесении изменений в Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 апреля 2010 г. N 87" (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 26 октября 2016 г., регистрационный N 44157);

[приказ](#) Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2018 г. N 155 "О внесении изменений в Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 апреля 2010 г. N 87" (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 18 июля 2018 г., регистрационный N 51631);

[пункт 2](#) изменений, вносимых в Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 11 февраля 2010 г. N 34, и в Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 апреля 2010 г. N 87, утвержденных [приказом](#) Министерства транспорта Российской Федерации от 26 февраля 2019 г. N 58 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 марта 2019 г., регистрационный N 54201).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 марта 2022 г. и действует до 1 марта 2028 г.

Министр

В.Г. Савельев

Зарегистрировано в Минюсте РФ 30 ноября 2021 г.

Регистрационный N 66134

УТВЕРЖДЕН
приказом Минтранса России
от 1 ноября 2021 г. N 370

Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации

1. Оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и (или) судна, подлежащего оценке уязвимости (далее - оценка уязвимости, суда, подлежащие оценке уязвимости соответственно), проводится в целях определения степени защищенности объекта транспортной инфраструктуры и судна, подлежащего оценке уязвимости, от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в их деятельность.

2. Оценка уязвимости акватории морского порта проводится в целях определения степени защищенности от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в отношении судов, находящихся в акватории морского порта, возможности незаконного нахождения или перемещения судов, принятия мер капитаном морского порта по обнаружению судов, их идентификации, установления с ними радиосвязи, прекращения их незаконного нахождения, перемещения в акватории морского порта.

3. Оценка уязвимости морского терминала, акватории морского порта включает в себя оценку охраны морского терминала, акватории морского порта и проводится с учетом требований, установленных [главой XI-2](#) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.¹, [Международным кодексом](#) по охране судов и портовых средств² и [Федеральным законом](#) от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности"³, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

4. Оценка уязвимости судна, в отношении которого применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, является оценкой охраны судна, осуществляющего международные рейсы⁴, и проводится с учетом требований, установленных [главой XI-2](#) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., [Международным кодексом](#) по охране судов и портовых средств и [частью 5 статьи 5](#) Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности", а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

5. В ходе проведения оценки уязвимости осуществляются:

5.1. В отношении объектов транспортной инфраструктуры и судов, подлежащих оценке уязвимости, за исключением акватории морского порта:

5.1.1. Изучение технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры и (или) судна, подлежащего оценке уязвимости (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации объекта транспортной инфраструктуры), а также организации их эксплуатации (функционирования).

Результатом изучения организациями, указанными в [части 2 статьи 5](#) Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности"⁵ (далее - специализированные организации), объекта транспортной инфраструктуры является описание его основных технических и технологических характеристик с детализацией соответствующей представленной в технической и эксплуатационной документации (включая геологические, гидрологические и географические

особенности дислокации объекта транспортной инфраструктуры), а также организации его эксплуатации (функционирования), границ зоны транспортной безопасности с учетом [пункта 1.1 статьи 1](#) Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности"⁶, критических элементов (при наличии) объекта транспортной инфраструктуры.

Результатом изучения судна, подлежащего оценке уязвимости, является описание его технических и технологических характеристик, организации его эксплуатации (функционирования), границ зоны транспортной безопасности, с учетом [пункта 1.1 статьи 1](#) Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности"⁷, критических элементов судна.

5.1.2. Изучение системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры и (или) судне, подлежащем оценке уязвимости, мер по защите от актов незаконного вмешательства.

Результатом изучения является описание системы мер по защите от актов незаконного вмешательства, принятых субъектом транспортной инфраструктуры на объекте транспортной инфраструктуры и (или) судне, подлежащем оценке уязвимости, а также оценка соответствия требованиям по обеспечению транспортной безопасности, предусмотренных [статьей 8](#) Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности"⁸.

5.1.3. Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и судна, подлежащего оценке уязвимости, с использованием совокупности сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении акта незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и судна, подлежащего оценке уязвимости (далее - модель нарушителя).

Результатом изучения является описание способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и (или) судна, подлежащего оценке уязвимости, применительно к модели нарушителя.

5.1.4. Определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) судна, подлежащего оценке уязвимости.

Результатом определения рекомендаций является описание дополнительных мер, которые необходимо принять субъекту транспортной инфраструктуры на объекте транспортной инфраструктуры и (или) судне, подлежащем оценке уязвимости, в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности.

5.2. В отношении акватории морского порта:

5.2.1. Описание границ акватории морского порта (включая места якорных стоянок) в соответствии с установленными [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2018 г. N 1775 "Об утверждении Правил установления или изменения границ территории морского порта, а также расширения территории морского порта"⁹ границами акватории морского порта, в том числе географическими особенностями расположения акватории морского порта.

5.2.2. Описание подходов к морскому порту в соответствии с обязательными постановлениями в морском порту.

5.2.3. Описание районов акватории морского порта, запрещенных или ограниченных для судоходства в соответствии с обязательными постановлениями в морском порту, другими нормативными правовыми актами и публикациями, содержащимися в "Извещениях мореплавателям"¹⁰.

5.2.4. Установление возможности обнаружения и идентификации судов на поверхности воды акватории морского порта с помощью инженерно-технических средств, установленных в морском порту.

5.2.5. Описание технических возможностей и зон действия инженерно-технических средств

(Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности¹¹, автоматическая идентификационная система¹², средства визуального наблюдения, система управления движением судов¹³, ультракороткая волновая радиосвязь), с помощью которых возможны обнаружение и идентификация судов, а также установление радиосвязи с ними.

5.2.6. Определение интенсивности судоходства в акватории морского порта.

5.2.7. Описание погрузочно-разгрузочных операций, осуществляющихся в акватории морского порта в соответствии с [Правилами](#) оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно¹⁴.

5.2.8. Описание системы мер, принятых субъектом транспортной инфраструктуры на акватории морского порта по защите от актов незаконного вмешательства, а также оценка ее соответствия требованиям по обеспечению транспортной безопасности, утвержденным в соответствии с [Федеральным законом](#) от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности", и определение границ зоны транспортной безопасности, ее частей, которые определяются специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности по согласованию с капитаном морского порта.

5.2.9. Описание способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в акватории морского порта.

5.2.10. Определение рекомендаций в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта.

5.2.11. Результатом оценки уязвимости акватории морского порта являются материалы проведенной работы, предусмотренной [подпунктами 5.2.1-5.2.10 пункта 5](#) Порядка, и рекомендации:

о необходимости дополнения технических или организационных мер в отношении акватории морского порта или ее отдельных частей;

и (или) о достаточности технических и организационных мер обеспечения транспортной безопасности для акватории морского порта или ее отдельных частей;

и (или) об отсутствии необходимости принятия дополнительных мер обеспечения транспортной безопасности в отношении акватории морского порта или ее отдельных частей.

6. Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры проводится специализированными организациями, а судов, подлежащих оценке уязвимости - специализированными организациями либо субъектами транспортной инфраструктуры.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и (или) судов, подлежащих оценке уязвимости, проводится в соответствии с [Перечнем](#) потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденным [приказом](#) Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. N 52/112/134 "Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств"¹⁵, а также с применением модели нарушителя.

7. Срок проведения оценки уязвимости не должен превышать 30 календарных дней со дня поступления документов в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности.

8. Результаты проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры оформляются в виде документа с графическими планами-схемами в двух экземплярах (первый экземпляр на бумажном носителе, второй, подписанный усиленной квалифицированной [электронной подписью](#)¹⁶, - на электронном носителе) и в течение 7 календарных дней со дня окончания проведения оценки направляются в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности¹⁷ (далее - компетентный орган) для рассмотрения и принятия решения об утверждении.

Результаты проведенной оценки уязвимости судна, подлежащего оценке уязвимости, оформляются в виде документа с графическими планами-схемами, в течение 7 календарных дней со дня окончания проведения оценки уязвимости утверждаются субъектом транспортной

инфраструктуры и в двух экземплярах (первый экземпляр на бумажном носителе, второй, подписанный усиленной квалифицированной **электронной подписью** - на электронном носителе) направляются в компетентный орган в течение 7 календарных дней со дня утверждения.

При наличии технической возможности у субъекта транспортной инфраструктуры (специализированной организации) и компетентного органа допускается оформление результатов проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и (или) судна, подлежащего оценке уязвимости, в одном экземпляре в форме электронного документа и с обязательным направлением в компетентный орган с использованием единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности¹⁸ (далее - ЕГИС ОТБ).

Результаты проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры направляются специализированной организацией в компетентный орган на утверждение с подписью субъекта транспортной инфраструктуры об ознакомлении. При направлении с использованием ЕГИС ОТБ специализированной организацией в компетентный орган результаты проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры подписываются усиленной квалифицированной **электронной подписью** специализированной организации, отметкой об ознакомлении является наличие усиленной квалифицированной электронной подписи субъекта транспортной инфраструктуры.

Результаты проведенной оценки уязвимости судна, подлежащего оценке уязвимости, направляются в компетентный орган субъектом транспортной инфраструктуры. При направлении результатов проведенной оценки уязвимости судна, подлежащего оценке уязвимости, с использованием ЕГИС ОТБ, утверждением результатов оценки уязвимости является наличие усиленной квалифицированной **электронной подписи** субъекта транспортной инфраструктуры.

9. При оценке уязвимости группы идентичных по своим конструктивным, техническим, технологическим характеристикам судов, подлежащих оценке уязвимости, находящихся в собственности одного юридического (физического) лица или использующихся им на ином законном основании, по согласованию с соответствующим компетентным органом результаты оценки уязвимости одного судна, подлежащего оценке уязвимости, распространяются на всю группу.

Перечень судов, подлежащих оценке уязвимости, входящих в указанную группу, является приложением к результатам проведенной оценки уязвимости и направляется в компетентный орган совместно с утвержденными результатами оценки уязвимости.

10. Решение об утверждении результатов проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры либо об отказе в их утверждении принимается компетентным органом в срок, не превышающий 30 календарных дней, со дня представления (регистрации) результатов проведенной оценки уязвимости в компетентном органе.

10.1. Решение оформляется в виде заключения, утверждается руководителем компетентного органа (либо уполномоченным им лицом).

При поступлении результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры в форме электронного документа с использованием ЕГИС ОТБ решение оформляется в форме электронного документа, подписанного усиленной квалифицированной **электронной подписью** руководителя компетентного органа (либо уполномоченного им лица).

10.2. Первый экземпляр результатов проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры, утвержденный руководителем компетентного органа (либо уполномоченным им лицом) и заверенный гербовой печатью, направляется (вручается) специализированной организации, второй экземпляр остается в компетентном органе.

Первый экземпляр результатов утвержденной оценки уязвимости судна, подлежащего оценке уязвимости, направляется (вручается) субъекту транспортной инфраструктуры с отметкой о получении в течение 10 календарных дней со дня его поступления в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности, второй экземпляр остается в компетентном органе.

При поступлении в компетентный орган результатов проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры в форме электронного документа с использованием ЕГИС

ОТБ, результат проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры, утвержденный усиленной квалифицированной [электронной подписью](#) руководителя компетентного органа (либо уполномоченного им лица), направляется специализированной организации с использованием ЕГИС ОТБ.

При поступлении в компетентный орган утвержденных результатов проведенной оценки уязвимости судна, подлежащего оценке уязвимости, с использованием ЕГИС ОТБ, результаты проведенной оценки уязвимости судна, подлежащего оценке уязвимости, с отметкой о получении, подписанной усиленной квалифицированной [электронной подписью](#) руководителя компетентного органа (либо уполномоченного им лица), направляются субъекту транспортной инфраструктуры с использованием ЕГИС ОТБ в течение 10 календарных дней со дня его поступления в компетентный орган.

10.3. Решение об отказе в утверждении результатов проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры направляется (вручается) специализированной организации в письменной форме с указанием причин отказа и детализацией имеющихся замечаний вместе с первым экземпляром.

При поступлении в компетентный орган результатов проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры в форме электронного документа с использованием ЕГИС ОТБ решение об отказе в утверждении результатов проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры направляется специализированной организации с использованием ЕГИС ОТБ.

11. В случаях, определенных соответствующими требованиями по обеспечению транспортной безопасности, утверждаемыми Правительством Российской Федерации в соответствии с [частью 1 статьи 8](#) Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности", в установленные данными требованиями сроки проводится дополнительная оценка уязвимости.

При изменении конструктивных, технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры и (или) судна, подлежащих оценке уязвимости, влияющих на реализуемую систему мер защиты от актов незаконного вмешательства и (или) при изменении потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и судов, подлежащих оценке уязвимости, в 3-х месячный срок проводится дополнительная оценка уязвимости в части, касающейся произошедших изменений.

Дополнительная оценка уязвимости проводится в соответствии с [пунктами 5-10](#) настоящего Порядка и в объеме, соответствующем и применимом к произошедшим изменениям.

Для акватории морского порта дополнительная оценка уязвимости проводится в срок, указанный в [абзаце втором](#) настоящего пункта, при изменении конструктивных, технических и технологических характеристик, влияющих на реализуемую систему мер защиты от актов незаконного вмешательства, и (или) при изменении потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства, а также границ акватории морского порта в части, касающейся произошедших изменений.

¹ Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение N 1, часть 1). С. 3 - 211. Вступила в силу для СССР 25 мая 1980 г.

² Одобрен Конференцией Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Резолюция N 2 принята 12 декабря 2002 г.) и является обязательным для Российской Федерации в соответствии с [Международной конвенцией](#) по охране человеческой жизни на море 1974 г. Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение N 1, часть 5). С. 454 - 535. Вступила в силу для Российской Федерации 1 июля 2004 г.

³ Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2021, N 24, ст. 4188.

⁴ [Часть 5 статьи 5](#) Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2019, N 31, ст. 4429).

⁵ Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2019, N 31, ст. 4429.

⁶ Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2019, N 31, ст. 4429.

⁷ Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2019, N 31, ст. 4429.

⁸ Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2019, N 31, ст. 4429.

⁹ Собрание законодательства Российской Федерации 2019, N 1, ст. 66; 2021, N 7, ст. 1131.

¹⁰ **Статьи 7, 32** Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5557; 2017, N 30, 4457; 2018, N 53, ст. 8451).

¹¹ **Часть 1 статьи 15** Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5557; 2013, N 30, ст. 4058).

¹² **Приложение N 2** к Порядку оснащения судов техническими средствами контроля, их видов, требований к их использованию, утвержденному **приказом** Минсельхоза России от 15 ноября 2018 г. N 525 (зарегистрирован Минюстом России 11 декабря 2018 г., регистрационный N 52959), с изменениями, внесенными **приказом** Минсельхоза России от 6 октября 2020 г. N 593 (зарегистрирован Минюстом России 9 ноября 2020 г., регистрационный N 60792).

¹³ **Статья 4** Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5557; 2017, N 30, ст. 4457).

¹⁴ **Приказ** Минтранса России от 29 апреля 2009 г. N 68 "Об утверждении Правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно" (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 июня 2009 г., регистрационный N 14146) с **изменениями**, внесенными **приказом** Минтранса России от 10 мая 2016 г. N 122 (зарегистрирован Минюстом России 7 июня 2016 г., регистрационный N 42438).

¹⁵ Зарегистрирован Минюстом России 2 апреля 2010 г., регистрационный N 16782.

¹⁶ **Подпункт "а" пункта 4** критериев определения видов электронной подписи, использование которых допускается при обращении за получением государственных и муниципальных услуг, которые являются приложением к Правилам определения видов электронной подписи, использование которых допускается при обращении за получением государственных и муниципальных услуг, утвержденным **постановлением** Правительства Российской Федерации от 25 июня 2012 г. N 634 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, N 27, ст. 3744).

¹⁷ **Пункт 3 статьи 1, часть 2 статьи 9** Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2019, N 31, ст. 4429).

¹⁸ **Статья 11** Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2015, N 27, ст. 3959).