

*Анянова Е.С., кандидат юридических наук, юрисконсульт,
Московский государственный институт международных отношений,
ООО «Центр правовой защиты «Бастаион»*

ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПРИМЕРЕ КАЛИНИНГРАДСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

Аннотация: в статье рассмотрены вопросы транспортной безопасности в Калининградской области на примере калининградского порта. Порт Калининград на Балтийском море – единственный незамерзающий порт России.

Обеспечением безопасности и охраны мореплавания в калининградском порту занимается Администрация морского порта Калининград. Данная область в деятельности российских портов называется транспортной безопасностью, включая в себя аспект международной охраны мореплавания. Инициатива введения транспортной безопасности встретила большую критику в силу огромной стоимости новых мер, поскольку финансовые ресурсы перераспределяются из сферы обеспечения безопасности мореплавания и предупреждения производственного травматизма в область борьбы с морским терроризмом.

Сегодня наблюдается рост объема перевалки грузов в портах, что обусловлено задействованием зарубежного флота в морских транспортировках и существенной транзитной составляющей в торговом грузообороте). Поэтому предлагается не толковать Международный кодекс по охране судов и портовых сооружений расширительно и осуществлять лишь функционально важные объекты и элементы инфраструктуры.

Ключевые слова: порт, транспортная безопасность, Кодекс ОСПС

Статья посвящена вопросам транспортной безопасности. После геоэкономического ракурса рассматриваются вопросы транспортной безопасности в калининградском порте в контексте охраны мореплавания. Делается вывод о необходимости аккуратного и точного толкования проблемы в силу высокой стоимости отдельных мер охраны мореплавания.

Около 11 000 портов и морских объектов оказались в сфере действия вновь принятых после террористических нападений 11 сентября 2001 года правил охраны. Однако, постоянно подчеркивалось, что новые правила охраны могут рассматриваться в качестве «панацеи от морского терроризма» [1]. Основной целью принятых норм представляется не общее предотвращение актов терроризма, а скорее усиление режима охраны.

Основной документ современного международно-правового режима охраны мореплавания – Кодекс по охране судов и портовых судов (ОСПС). Если часть А документа обязательна для исполнения, то вторая часть В рекомендательного характера. США через закон 2002 г. о безопасности морского транспорта придал обязательную силу не только части А, но также части В. Евросоюз также придал обязательную силу обеим частям Кодекса ОСПС [2].

Введение норм охраны мореплавания через кодекс ОСПС привнесло повышение культуры в осуществлении данной деятельности [3].

На зюйд-осте Балтики находится портовый город Калининград. Это единственный порт России, не замерзающий в зимнюю пору. Калининградский порт охватывает собой и реч-

ной, и морской торговый, морской рыбный порты.

В северной части морского порта в Калининграде и устье реки Преголи расположены причалы порта длиной около 17 км.

Порт активно функционирует в том числе и в рамках зарубежного торгового оборота через грузоперевозки контейнерами из Голландии, Англии, ФРГ, Польши ведёт работу с зарубежными организациями (контейнерные линии с портами Нидерландов, Великобритании и прибрежных государств для Балтийского моря).

Помимо ОАО «Калининградский морской торговый порт» (около 17%) и ФГУП «Калининградский морской рыбный порт» (около 19%) в порте работает еще и ООО «Лукойл-Калининградморнефть» в размере 29%. Кроме того, там присутствуют «Янтарьэнерго», «Балтийский терминал», «Светловский судоремонт», «Балтийская нефтеперевалочная компания».

Занимается охраной мореплавания в калининградском порту Администрация морского порта Калининград, издавая собственные обязательные постановления. Данная сфера работы портовых организаций России охватывается областью транспортной безопасности.

Ст. 1 п. 10 закона [4] от 09.02.2007 №16-ФЗ вводит концепцию транспортной безопасности с целью борьбы с преступными актами. Транспортная безопасность означает определенное состояние защищенности. Защищаются ей российские объекты транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Одним из таких субъектов является Калининградский порт. Данная сфера транспортной безопасности регулируется нормами конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), глава XI-2; Кодексе ОСПС; а также законодательстве Российской Федерации в сфере транспортной безопасности.

Федеральный закон №ФЗ-16 занимается вопросами транспортной безопасности, кото-

рые были в нем детально освещены, но потребовали более детальной проработки в подзаконных актах и ведомственных приказах [5], как например, приказ [6] 2011 г. об обеспечении транспортной безопасности и т.п.

Транспортная безопасность – это совместная работа Правительства Российской Федерации, Правительства Калининградской области, Минтранса России, Росморречфлота, ФГУП "Росморпорт" и коммерческих структур [7].

Данной областью в охране 48 портовых объектов РФ занимается ФГУП «Росморпорт».

Требования российского законодательства для транспортной безопасности являются более строгими, чем международные в отношении охраны мореплавания.

Круг судов, к которым применяются глава XI-2 СОЛАС и Кодекс ОСПС ограничен: пассажирские и грузовые суда. Федеральный закон в ст. 1 п. 11 п/п «г» охватывает суда торгового флота под флагом России. Не включены только прогулочные суда, спортивные парусные суда, а также искусственные установки и сооружения.

В рамках транспортной безопасности проводятся оценка уязвимости и разработка планов обеспечения транспортной безопасности.

На основании ст.ст. 5 и 9 закона №16-ФЗ, а также приказа [8] Минтранса России от 12.04.2010 №87, ФГУП «Росморпорт» оценивает уязвимость и разрабатывает планы обеспечения транспортной безопасности. Непосредственно сами мероприятия осуществляются через заключение договоров специализированными организациями в области транспортной безопасности ФБУ «Служба морской безопасности» [9].

Также ФГУП «Росморпорт» согласно ст. 6 закона от 09.02.2007 г. №ФЗ-16 № и приказу [10] Минтранса от 21.02.2011 №62 проводит категорирование транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры посред-

ством выделения категорий, определения степени угрозы акта, возможные последствия.

Транспортная безопасность обеспечивается специально созданными структурными подразделениями ФГУП «Росморпорт» [11].

Введение новых мер по охране портовых объектов вызвало негативную реакцию портов, том числе и обращения в суды (см. Определение Апелляционной коллегии Верховного Суда РФ от 9.02.2012 г. № КАС 12-13). Заявители говорили о противоречии приказа [12] положениям Гражданского кодекса РФ, Градостроительного кодекса РФ в связи с возложением дополнительных функций (выявление необходимости, изменение категории, дополнительная оценка уязвимости объекта), поскольку федеральный закон по данному вопросу отсутствует.

Кроме того, работники портов обязаны содействовать в выявлении, предупреждении и пресечении преступных действий, в ликвидации их последствий, установлении причин и условий их совершения, в реализации особых, весьма дорогостоящих, планов транспортной безопасности. То есть это функции правоохранительных органов, в том числе по выявлению признаков совершения, подготовки противоправных действий, в том числе терактов, их пресечению и т.д., к примеру, выявлять физических лиц и материальные объекты, подготавливающих или совершающих акты незаконного вмешательства через наблюдение, собеседование и проверку документов, патрульный объезд (обход) периметра зоны транспортной безопасности, досмотр, охрану, постоянные непрерывный контроль данных, эксплуатационные и функциональные показатели инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности и т.д. [13] Подобные заявления судом отклоняются.

Инициатива введения транспортной безопасности встретила большую критику в силу огромной стоимости новых мер, поскольку финансовые ресурсы

перераспределяются из сферы обеспечения безопасности мореплавания и предупреждения производственного травматизма в область борьбы с терроризмом, хотя за последние 20 лет ни в одном из 63 морских портов России не было зарегистрировано ни одного теракта, в отличие от десятков тысяч аварий и несчастных случаев, происшедших вследствие «прозаических» эксплуатационных правонарушений и многочисленных дефектов производственной инфраструктуры портов.

В морском порте Калининград с 15 декабря 2015 года введен специальный сбор для обеспечения транспортной безопасности его акватории, техническое обеспечение, реконструкции и нового строительства инженерно-технических средств [14].

Сегодня в порте постоянно проводятся учения антитеррористической защищенности портовой территории и подходов к ней.

В Кодексе ОСПС прописано, что при оценке охраны мореплавания, нельзя избирать варианты наилучшего развития событий (п. 15.9), иначе возникают утвержденные чем органами государственного управления «неподъемные планы».

Сейчас наблюдается рост объема перевалки грузов в портах, что обусловлено вовлечением зарубежного флота в логистические процессы и существенной транзитной составляющей грузооборота, делаая охраны порта через транспортную безопасность актуальной. В силу расширительных толкований необходимо работать в рамках Международного кодекса по охране судов и портовых сооружений с разным объемом применения Кодекса для тех или иных случаев [15], к примеру, организация охраны лишь функционально важных объектов и элементов инфраструктуры (п. 15.5).

Литература

1. Mejia M., Mukherjee P.K. Selected issues of law and ergonomics in maritime security // JIML. 2004. № 10. PP. 316 – 326.
2. Michel K. War, terror and carriage by sea. London: LLP, 2004. XLIV, 958 p.
3. Mejia M. The ISPS Code, security culture, and the campaign against piracy and other crimes at sea // BIMCO Bulletin 2009. Volume 104. No. 4. PP. 42 – 47.
4. Федеральный закон Российской Федерации от 9.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности».
5. Обеспечение транспортной безопасности морских судов // Морской флот. №1. 2016. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://morvesti.ru/interview/detail.php?ID=56054> (дата обращения: 27 февраля 2018 г.)
6. Приказ Минтранса РФ от 08.02.2011 г. №41 "Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта".
7. Акимова И. Калининградская область: порт как основа развития. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya_oblast_port_kak_osnova_razvitiya.html (дата обращения: 27 февраля 2018 г.)
8. Приказы Минтранса России от 12.04.2010 №87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» и от 11.02.2010 №34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
9. Кузнецов В. Обеспечение транспортной безопасности морских судов. Морской флот. №1. 2016. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://morvesti.ru/interview/detail.php?ID=56054> (дата обращения: 27 февраля 2018 г.)
10. Приказ Минтранса России от 21.02.2011 №62 «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности».
11. Транспортная безопасность. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rosmorport.ru/services/safety/> (дата обращения: 27 февраля 2018 г.)
12. Требования по облегчению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, утверждённые Приказом Минтранса России от 8 февраля 2011 г. №41.
13. Дмитриев С.Н. Проблема нормативно-правового регулирования сферы обеспечения транспортной безопасности морских портов Общество и право. 2013. №4 (46). С. 201.
14. В порту Калининграда вводится сбор транспортной безопасности // 8 декабря 2015. АиФ-Калининград. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.klg.aif.ru/society/v_portu_kaliningrada_vvoditsya_sbor_transportnoy_bezopasnosti (дата обращения: 27 февраля 2018 г.)
15. Дмитриев С.Н. Проблема нормативно-правового регулирования сферы обеспечения транспортной безопасности морских портов // Общество и право. 2013. № 4 (46). С. 202.

References

1. Mejia M., Mukherjee P.K. Selected issues of law and ergonomics in maritime security // JIML. 2004. № 10. RR. 316 – 326.
2. Michel K. War, terror and carriage by sea. London: LLP, 2004. XLIV, 958 p.
3. Mejia M. The ISPS Code, security culture, and the campaign against piracy and other crimes at sea // BIMCO Bulletin 2009. Volume 104. No. 4. PP. 42 – 47.
4. Federal'nyj zakon Rossijskoj Federacii ot 9.02.2007 №16-FZ «O transportnoj bezopas-nosti».
5. Obespechenie transportnoj bezopasnosti morskikh sudov // Morskoj flot. №1. 2016. [EHlek-tronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://morvesti.ru/interview/detail.php?ID=56054> (data obrashcheniya: 27 fevralya 2018 g.)
6. Prikaz Mintransa RF ot 08.02.2011 g. №41 "Trebovaniya po obespecheniyu transportnoj bezopasnosti, uchityvayushchie urovni bezopasnosti, dlya razlichnyh kategorij ob"ektov transportnoj infrastruktury i transportnyh sredstv morskogo i rechnogo transporta".
7. Akimova I. Kaliningradszkaya oblast': port kak osnova razvitiya. [EHlektronnyj resurs]. Re-zhim dostupa: https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradszkaya_oblast_port_kak_osnova_razvitiya.html (data obrashcheniya: 27 fevralya 2018 g.)
8. Prikazy Mintransa Rossii ot 12.04.2010 №87 «O poryadke provedeniya ocenki uyazvimosti ob"ektov transportnoj infrastruktury i transportnyh sredstv» i ot 11.02.2010 №34 «Ob utverzhdenii Poryadka razrabotki planov obespecheniya transportnoj bezopasnosti ob"ektov transportnoj infrastruktury i transportnyh sredstv».
9. Kuznecov V. Obespechenie transportnoj bezopasnosti morskikh sudov. Morskoj flot. №1. 2016. [EHlektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://morvesti.ru/interview/detail.php?ID=56054> (data obrashcheniya: 27 fevralya 2018 g.)
10. Prikaz Mintransa Rossii ot 21.02.2011 №62 «O Poryadke ustanovleniya kolichestva kategorij i kriteriev kategorirovaniya ob"ektov transportnoj infrastruktury i transportnyh sredstv kompetentnymi organami v oblasti obespecheniya transportnoj bezopasnosti».
11. Transportnaya bezopasnost'. [EHlektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.rosmorport.ru/services/safety/> (data obrashcheniya: 27 fevralya 2018 g.)
12. Trebovaniya po oblegcheniyu transportnoj bezopasnosti, uchityvayushchih urovni bezopasnosti dlya razlichnyh kategorij ob"ektov transportnoj infrastruktury i transportnyh sredstv morskogo i rechnogo transporta, utverzhdyonnye Prikazom Mintransa Rossii ot 8 fevralya 2011 g. №41.
13. Dmitriev S.N. Problema normativno-pravovogo regulirovaniya sfery obespecheniya transportnoj bezopasnosti morskikh portov Obshchestvo i pravo. 2013. №4 (46). S. 201.
14. V portu Kaliningrada vvoditsya sbor transportnoj bezopasnosti // 8 dekabrya 2015. AiF-Kaliningrad. [EHlektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: http://www.klg.aif.ru/society/v_portu_kaliningrada_vvoditsya_sbor_transportnoy_bezopasnosti (data obrashcheniya: 27 fevralya 2018 g.)
15. Dmitriev S.N. Problema normativno-pravovogo regulirovaniya sfery obespecheniya transportnoj bezopasnosti morskikh portov // Obshchestvo i pravo. 2013. № 4 (46). S. 202.

*Anyanova E.S., Candidate of Juridical Sciences (Ph.D.), Legal consultant,
Moscow State Institute of International Relations,
LLC “Center of Legal Protection “Bastion”*

**THE PECULIARITIES OF THE REGULATION OF THE TRANSPORT SECURITY IN
KALININGRAD REGION AS EXEMPLIFIED BY THE KALININGRAD MARITIME TRADE
PORT**

Abstract: in the article the issues of the transport security in the Kaliningrad region as exemplified by the Kaliningrad port are considered. The port of Kaliningrad on the Baltic sea – the only ice free year-round port of Russia. The ensuring of maritime safety and security in the Kaliningrad port is provided by the Administration of maritime port in Kaliningrad. This area in the activity of the Russian ports is called transport security including the aspect of international maritime security. The initiative of the transport security has met the big criticism due to the huge cost of the new measures, as the financial resources are redistributed from the sphere of the ensuring of the maritime safety and prevention of the industrial injuries in the area of the struggle with maritime terrorism.

At present the growth of the volume of the transshipment of the loadings in the ports, what is caused by the participation of the foreign fleet in the maritime transport process and significant transit component in the general cargo turnover.

Due to such situation it is proposed to interpret the International Ship and Port Facility Security Code extensively and to fulfill only the functionally important objects and infrastructure elements.

Keywords: port, transport security, ISPS Code