

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 1 ноября 2021 г. N 370

О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, СУДОВ ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ 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

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 средств <2> 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.

<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. 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 рейсы <4>, 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.

<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. 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.

<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.

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.

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

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>.

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

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.

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

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>.

<10>Статья 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).

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 безопасности <11>, автоматическая идентификационная система <12>, средства визуального наблюдения, система управления движением судов <13>, ультракороткая волновая радиосвязь), с помощью которых возможны обнаружение и идентификация судов, а также установление радиосвязи с ними.

<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).

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 судно <14>.

<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).

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.

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

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 безопасности <17> (далее - компетентный орган) для рассмотрения и

принятия решения об утверждении.

<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).

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 безопасности <18> (далее - ЕГИС ОТБ).

<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).

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.
