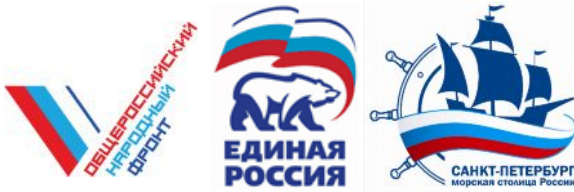


## РЕЗОЛЮЦИЯ



### II Международный форум «Безопасность на транспорте»

#### Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица России»

19-21 апреля 2012 г.

г. Санкт-Петербург

19-21 апреля 2012 года в Санкт-Петербурге в рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург — морская столица России» состоялся II Международный форум «Безопасность на транспорте», посвященный вопросам совершенствования комплекса мер по формированию и развитию международной безопасной транспортной среды в контексте отдельных видов транспорта.

В работе Форума приняли участие член Совета Федерации ФС РФ, руководитель Проекта «Санкт-Петербург – морская столица России» В.А. Тюльпанов, член Координационного совета Общероссийского народного фронта, депутат Государственной Думы ФС РФ, руководитель направления деятельности Проекта «Безопасность на транспорте» В.И. Лысаков, делегация Министерства транспорта РФ во главе с министром И.Е. Левитиным, представители Министерства внутренних дел РФ, Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральной службы безопасности РФ, Антитеррористического Центра государств-участников СНГ, Межгосударственного авиационного комитета, ОАО «Российские железные дороги», Фонда «Сколково», а также представители органов исполнительной и законодательной власти, делового и научного сообщества более 20 регионов РФ и 10 иностранных государств.

Участники Форума, обсудив наиболее актуальные вопросы обеспечения безопасности транспортного комплекса, отметили следующее.

Интенсивная модернизация российского транспортного комплекса, выражающаяся, прежде всего, в развитии инфраструктуры и увеличении пассажиро- и грузопотоков, связана с новыми вызовами для системы обеспечения безопасности транспортной деятельности.

В настоящее время ведется активное совершенствование нормативно-правовой базы, которая могла бы в полной мере регулировать все аспекты безопасного и непрерывного функционирования транспортной системы России. Вступили в силу разработанные Министерством транспорта РФ совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти 34 нормативно-правовых акта, включая 7 федеральных законов, 9 нормативных актов Правительства РФ и 18 приказов Минтранса России.

Такая работа осуществляется не только внутри нашей страны, но и в формате двустороннего и многостороннего сотрудничества с государствами-участниками СНГ. Перед Россией и ее партнерами на евразийском пространстве стоят задачи унификации законодательства и стандартов, что будет способствовать более тесной интеграции транспортных систем и развитию трансграничных перевозок, в том числе в рамках Единого экономического пространства России, Казахстана и Белоруссии.

После террористических актов на станциях Московского метрополитена и в аэропорту «Домодедово» Президентом Российской Федерации поставлены дополнительные задачи по повышению уровня защиты населения от террористических угроз на транспорте и в иных местах массового скопления людей. В мае 2011 г. в

Государственной Думе ФС РФ принят в первом чтении законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «О противодействии терроризму» и Федеральный закон «О транспортной безопасности», в котором закрепляется определение понятия «антитеррористическая защищенность объекта», расширяются организационные полномочия Правительства России в области противодействия терроризму и расширяется круг субъектов, непосредственно участвующих в данном противодействии.

В соответствии с решением Национального антитеррористического комитета в субъектах РФ созданы координационные советы на объектах транспорта по их антитеррористической защищенности и противодиверсионной защите из числа представителей субъектов транспортной инфраструктуры, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, территориальных подразделений федеральных органов исполнительной власти и правоохранительных органов во главе с представителями органов безопасности.

Федеральными органами исполнительной власти определены наиболее уязвимые с точки зрения совершения актов незаконного вмешательства объекты транспортной инфраструктуры, на которых реализуются пилотные проекты по внедрению инновационных технологий и средств обеспечения безопасности, включая системы интеллектуального видеонаблюдения, автоматизированные системы сбора и анализа информации, средства обнаружения взрывчатых и иных опасных веществ и нейтрализации взрывных устройств.

Во исполнение требований Федерального закона Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» ведется активная работа по аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. На данный момент число таких организаций достигло 266. Присвоены категории 14,5 тыс. объектов транспортной инфраструктуры и 26 тыс. транспортных средств. Федеральными агентствами Минтранса проводится работа по утверждению результатов проведенной оценки уязвимости, осуществляется работа по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности.

По международной системе контроля обеспечения транспортной безопасности в 2011 году Российская Федерация успешно прошла проверку Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по надзору в сфере обеспечения авиационной безопасности по всем 8 критериям.

В целях информационного обеспечения деятельности в сфере транспортной безопасности производится подготовка к внедрению Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности. Ее самостоятельный компонент – Автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах – уже эксплуатируется в опытном режиме.

Ужесточается контроль за соблюдением норм и правил транспортной деятельности. В 2011 году было проведено 82 тыс. проверок хозяйствующих субъектов. Выявлено 174 тыс. нарушений транспортного законодательства, выдано 38 тыс. предписаний на устранение нарушений. Аннулировано 124 лицензии и допуска, отказано в их выдаче 712 соискателям. Привлечено к административной ответственности более 106 тыс. нарушителей транспортного законодательства.

С целью совершенствования работы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта создан и функционирует Главный автоматизированный центр контроля и надзора на транспорте, являющийся платформой всех информационных систем Службы. В него, а также в территориальные автоматизированные центры поступает информация от стационарных и мобильных устройств, обеспечивающих возможность дистанционного контроля и надзора за соблюдением требований безопасности на наиболее уязвимых объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах без непосредственного присутствия инспектора на объекте.

Определенные на 2011 год целевые показатели основополагающего документа в

области защиты пассажиров – Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р – были достигнуты, что может служить значимым критерием эффективности работы тех, на кого возложена ответственность за безопасность транспортного комплекса.

Вместе с тем, существует ряд серьезных проблем, решение которых еще предстоит. Ключевая проблема – отсутствие системного, комплексного подхода к обеспечению защищенности транспортной отрасли. Принимаемые меры зачастую имеют ситуативный характер и являются следствием уже состоявшегося акта незаконного вмешательства или иного происшествия. Одна из основных причин такого положения дел заключается в том, что определенные нормативными актами базовые термины, которые применяются в настоящее время в вопросе обеспечения безопасности – «транспортная безопасность» и «безопасность населения на транспорте» – не в полной мере отражают совокупность угроз и рисков, которым необходимо противостоять.

В частности, понятие «безопасность населения на транспорте», определяемое как «состояние защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», не учитывает материальный ущерб или угрозу материального ущерба, которые являются составной частью понятия «акт незаконного вмешательства». Значительная часть мер, осуществляемых в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, направлены не на защиту граждан как таковую, а на обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (понятие «транспортная безопасность»).

Понятие «чрезвычайная ситуация природного и техногенного характера», определенное в Федеральном законе от 21 декабря 1994 года № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», не в полной мере соотносится с происшествиями, которые влияют на деятельность транспортного комплекса. Хотя его можно соотнести с крупными авариями и катастрофами, менее значительные инциденты, включая большинство дорожно-транспортных происшествий, не соответствуют этому термину, поскольку не влекут за собой значительных материальных потерь. Тем не менее, подобные инциденты являются угрозами деятельности транспортного комплекса и должны рассматриваться наряду с остальными.

К угрозам безопасности населения на транспорте относятся и непреднамеренные ошибки лиц, чья деятельность связана с функционированием транспортной системы («человеческий фактор»). Их нельзя отнести ни к актам незаконного вмешательства, ни к чрезвычайным ситуациям. Хотя такие ошибки и могут приводить к чрезвычайным ситуациям, нормативно-правовые акты должны предусматривать меры по минимизации числа и роли самих ошибок, а не их последствий.

Помимо этого, в настоящее время в транспортной сфере используются устоявшиеся термины, применяемые в том числе в международном праве – такие, как «авиационная безопасность» и «безопасность полетов». Понятие транспортной безопасности в части функционирования воздушного транспорта соотносится с понятием «авиационной безопасности», однако это не закреплено законодательно, тогда как понятие «безопасность полетов» не имеет соответствия в Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте и пересекается с понятием «обеспечение безопасности населения на (воздушном) транспорте» лишь частично.

Непроработанность понятийного аппарата приводит к размытому функционалу и ответственности различных участников процесса обеспечения безопасности транспортной деятельности. К примеру, используемое в нормативных актах понятие «подразделения транспортной безопасности» де-факто соответствует службам безопасности субъектов

транспортной инфраструктуры и предполагает возложение на них соответствующих обязанностей в области защиты от актов незаконного вмешательства, однако де-юре такие службы не обладают необходимым объемом полномочий, включая полномочия по досмотру пассажиров и багажа в зонах свободного доступа, задержанию до момента передачи органам внутренних дел подозрительных лиц и предметов, использованию служебного оружия и специальных средств.

Другим следствием указанной проблемы является отсутствие в Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте мер по противодействию угрозам, не относящимся к актам незаконного вмешательства или не приводящим к возникновению чрезвычайной ситуации природного или техногенного характера, но наносящим значительный ущерб жизни и здоровью граждан.

Наконец, только полностью сформированный и соответствующий всему комплексу угроз понятийный аппарат позволит гармонизировать российские нормативные акты как с международным законодательством, так и с национальным законодательством сопредельных государств.

Еще одной серьезной проблемой является необходимость повышения качества подготовки специалистов по безопасности транспортной деятельности в части их работы с инновационными технологиями и оборудованием, а также психологической подготовки. Совершенствованию стандартов обучения и повышения квалификации по отдельным профилям также поможет упорядочивание терминологии.

В аспекте информирования граждан о мерах обеспечения их безопасности в процессе пользования транспортом также существуют определенные недоработки. Исследование, проведенное Минтрансом России совместно с ВЦИОМ, показало, что у населения имеется дефицит информации о действиях, которые необходимо предпринимать в случае возникновения угрозы совершения террористического акта, а также в случае транспортного происшествия. Уровень мотивации граждан на активное участие в деятельности по обеспечению безопасности на транспорте довольно низок, а определенные меры по повышению безопасности – в частности, планируемое введение баз персональных данных пассажиров – могут вызвать общественное недовольство и ухудшить отношение к действиям властей.

В этой связи необходимо активно использовать как инструмент информационных кампаний, так и возможности общественных структур, которые обеспечивали бы взаимодействие и конструктивный диалог власти и граждан.

Участники II Международного форума «Безопасность на транспорте» просят Координатора Проекта «Санкт-Петербург – морская столица России» и Председателя Бюро Высшего Совета Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» обратиться к Председателю Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» с инициативами по выполнению следующих мероприятий:

## **1. Международное сотрудничество**

1.1. В целях создания международной безопасной транспортной среды на евразийском пространстве и развития коллективной системы обеспечения транспортной безопасности в рамках Содружества Независимых Государств, Единого экономического пространства, будущего Евразийского Союза и других интеграционных структур Правительству РФ:

1.1.1. Совместно с правительствами других государств разработать единые требования к обеспечению транспортной безопасности в России и сопредельных государствах;

1.1.2. Включить в нормативные акты РФ и предложить включить в нормативные акты стран-участниц интеграционных структур вопросы формирования бюджетных источников, обеспечивающих поддержание транспортной безопасности на непрерывной основе;

1.1.3. Совместно с правительствами других государств принять единые нормы

железнодорожной транспортировки опасных грузов.

1.2. Правительству РФ рассмотреть возможность создания совместно со странами СНГ органов, осуществляющих расследование происшествий на железнодорожном, водном и других видах транспорта по аналогии с Межгосударственным авиационным комитетом.

1.3. Правительству РФ усилить взаимодействие в рамках деятельности международных межправительственных организаций по обеспечению дальнейшего развития глобальных систем наблюдений за состоянием природной среды и Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности перевозок.

1.4. В целях реализации приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденных решением Совета глав правительств СНГ от 14.11.2008 г., формирования согласованной политики государств-участников СНГ в области транспортной безопасности, создания системы нормативно-правового обеспечения сотрудничества государств-участников в области транспортной безопасности Правительству РФ:

1.4.1. Внести в исполнительный комитет СНГ предложение о создании Межгосударственного совета по транспортной безопасности СНГ;

1.4.2. Представить на рассмотрение Совета глав правительств СНГ проект Соглашения о сотрудничестве в области обеспечения транспортной безопасности государств-участников СНГ.

1.5. Министерству транспорта РФ разработать и представить на рассмотрение Правительства РФ проект Соглашения о сотрудничестве в области обеспечения транспортной безопасности государств-участников СНГ.

## **2. Нормативно-правовое регулирование**

2.1. Государственной Думе РФ внести следующие поправки в Федеральный закон Российской Федерации от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»:

2.1.1. В пп. 22, 23, 24, 29 ст. 12, связанных с осуществлением перевозок, исключить слова «за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя»;

2.1.2. Дополнить п. 1 ст. 12 словами «...50) деятельность по обеспечению транспортной безопасности и проведению экспертизы обеспечения транспортной безопасности».

2.2. В целях повышения уровня материально-технического обеспечения, направленного на совершенствование оперативно-служебной деятельности территориальных органов МВД России на транспорте окружного и районного уровней Государственной Думе ФС РФ:

2.2.1. Принять подготовленные Министерством внутренних дел РФ совместно с Министерством транспорта РФ предложения по проекту нормативного акта Российской Федерации о продлении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на период после 2013 года, включающие наряду с продолжением части проводимой работы новые мероприятия, направленные на обеспечение и модернизацию транспортной полиции в 2014-2016 годах;

2.2.2. Принять подготовленные Министерством внутренних дел РФ предложения в проект подпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», реализуемой Министерством регионального развития РФ, о включении отдельного мероприятия с объемом финансирования 19 млрд рублей для создания условий качественной реализации государственной функции Министерства по обеспечению общественной безопасности и защищенности объектов транспортной инфраструктуры от террористических и иных посягательств в Арктической зоне на современном этапе.

### **3. Терминология**

3.1. В целях гармонизации законодательства в области транспортной деятельности Министерству транспорта РФ дополнить терминологические разделы действующих и последующих нормативных актов следующими понятиями:

3.1.1. Безопасность функционирования транспортного комплекса – состояние защищенности транспортной деятельности, достигаемое и поддерживаемое путем реализации комплекса правовых, экономических, организационных и иных мер в области транспортной безопасности и безопасности на транспорте;

3.1.2. Транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

3.1.3. Безопасность на транспорте – состояние защищенности процесса передвижения транспортного средства под управлением водителя (экипажа) или перемещения транспортом общего пользования пассажиров, груза, багажа, грузобагажа из пункта отправления в пункт назначения от актов незаконного вмешательства и транспортных происшествий;

3.1.4. Акт незаконного вмешательства – противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее транспортной безопасности или безопасности на транспорте, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб, причинение вреда окружающей среде, либо создавшее угрозу наступления таких последствий;

3.1.5. Транспортное происшествие – событие природного, техногенного или антропогенного характера, возникшее в процессе движения транспортного средства и с его участием и повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб, причинение вреда окружающей среде.

### **4. Выработка и реализация государственной политики**

4.1. Правительству РФ способствовать следующим мерам, направленным на выработку единого, динамически развивающегося подхода к технологическому обеспечению безопасности функционирования транспортного комплекса со стороны производителей, потребителей и регулирующих органов:

4.1.1. Создание открытой площадки для диалога между потребителями, производителями и регулирующими органами;

4.1.2. Совместное проведение технологического прогноза (форсайта) с целью определения приоритетных технологических направлений;

4.1.3. Формирование стратегической программы исследований и разработок;

4.1.4. Разработка единых технических регламентов и стандартов, а также единых программ подготовки кадров;

4.1.5. Создание экспертной рабочей группы по направлению «Безопасность в сфере транспорта» для формирования требований к комплексным техническим решениям;

4.1.6. Внедрение комплексных организационно-технических мер, которые позволят избежать неэффективных решений по усилению мер безопасности (различные ограничения и запреты), которые вводятся после очередного акта незаконного вмешательства.

4.2. Правительству РФ обеспечить межведомственную координацию в целях укрепления гидрометеорологической безопасности (ГМБ) в арктическом регионе по следующим направлениям:

- нормативно-правовое обеспечение, регламенты взаимодействия;
- связь;
- транспорт (включая малую авиацию), логистика;

- энергообеспечение;
- сбор разнородной информации и доведение гидрометеорологической продукции до потребителей;
- обустройство центров мониторинга и реагирования на чрезвычайные ситуации;
- научно-методическое обеспечение;
- управление комплексной системой обеспечения ГМБ морской деятельности в Арктике.

4.3. Министерству транспорта РФ модернизировать систему государственного контроля и надзора на транспорте путем принятия следующих мер:

4.3.1. Реорганизовать деятельность Федеральной службы по надзору в сфере транспорта за счет возрождения и развития института общественных транспортных инспекторов, а также активного внедрения информационных систем государственного контроля и надзора;

4.3.2. Разработать механизмы ликвидации кадрового дефицита специалистов, осуществляющих контроль и надзор за обеспечением безопасности функционирования транспортного комплекса, рассчитав на основе системного анализа и с учетом внедрения автоматизированных систем необходимое количество сотрудников;

4.3.3. Ужесточить административную и уголовную ответственность за несоблюдение законодательства в сфере транспортной деятельности, а также предписаний Ространснадзора:

4.3.3.1. Подготовить поправки в Кодекс РФ об административных правонарушениях по увеличению штрафов за нарушения, связанные с осуществлением лицензируемой транспортной деятельности (ст. 14.1. ч. 2-4);

4.3.3.2. Подготовить предложения по ужесточению уголовной и административной ответственности за иные противоправные действия в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

4.4. В целях модернизации системы труда и отдыха работников транспорта Министерству транспорта РФ совместно с Министерством труда и социальной защиты РФ:

4.4.1. Рассмотреть вопрос об установлении оптимальной продолжительности сверхурочной работы для работников транспортной сферы с учетом объективной неравномерности нагрузок, вызванных сезонными и иными факторами, не противоречащей безопасности перевозок. Разработать предложения по нормам допустимой продолжительности сверхурочной работы для работников транспортной сферы, не противоречащим безопасности перевозок;

4.4.2. Подготовить предложения по обеспечению государственной поддержки санаторно-курортных и лечебно-профилактических учреждений в транспортной отрасли, включая экономические стимулы для их функционирования и развития.

4.5. В целях обеспечения транспортной безопасности Министерству транспорта РФ совместно с Министерством внутренних дел РФ, Федеральной службой безопасности РФ, Министерством РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерством регионального развития РФ:

4.5.1. Принимая во внимание интересы субъектов транспортной инфраструктуры и с учетом конструктивных особенностей объектов транспортной инфраструктуры разработать планы реорганизации внутреннего пространства и прилегающих территорий объектов, важных с точки зрения обеспечения национальной безопасности (международные аэропорты, вокзалы в крупных городах, метрополитен):

4.5.1.1. Разработать единые требования к зонам безопасности вокруг таких объектов, включая нормы и принципы размещения торговых точек, автомобильных стоянок и парковок, автозаправочных комплексов, контрольно-пропускных пунктов, ограждений и иных видов сооружений;

4.5.1.2. Нормативно определить единую процедуру выделения площадей,

мощностей и обслуживающего персонала на объектах транспортной инфраструктуры под пилотные зоны для испытания инновационных технологий и оборудования.

4.5.2. Включить вопросы оснащения объектов транспортной инфраструктуры системами обеспечения транспортной безопасности в предпроектную документацию;

4.5.3. Обязать субъекты транспортной инфраструктуры предусматривать выделение помещений (здания, сооружения) для подразделений транспортной полиции при проектировании документации по строительству объектов транспортной инфраструктуры;

4.5.4. Обеспечить информирование населения и персонала на всех объектах транспортной инфраструктуры, независимо от их месторасположения, удалённости и количества людей на объекте путем внедрения комплексной системы оповещения, которая также решала бы задачи предупреждения населения о возможных внеплановых событиях (происшествиях) и эффективного управления населением и персоналом в той или иной нештатной ситуации для уменьшения возможных последствий;

4.5.5. В целях повышения эффективности процедуры проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств:

4.5.5.1. Пересмотреть сроки проведения оценки уязвимости в соответствии с количеством и фактическими возможностями организаций, осуществляющих оценку уязвимости, в определенном регионе;

4.5.5.2. Нормативно определить порядок передачи результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры субъектам транспортной инфраструктуры;

4.5.5.3. Повысить степень секретности результатов проведенной оценки уязвимости объектов инфраструктуры, имеющих первую категорию, предложив внести соответствующие изменения в п. 4 ст. 5 Федерального закона Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

4.5.5.4. Рекомендовать Правительству РФ рассмотреть возможность передачи части функций по присвоению категорий, утверждению оценки уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности субъектам РФ

4.5.6. Разработать Положение о подразделениях транспортной безопасности с указанием полномочий по контролю, досмотру и проверке документов в зонах свободного доступа и зонах с ограниченным доступом, задержанию лиц и изъятию предметов, ношению и применению служебного оружия и спецсредств, а также сопутствующих нормативных актов по номенклатуре, квалификационным требованиям, учебной подготовке, сертификации, аккредитации и финансированию их деятельности;

4.5.7. Организовать взаимодействие между подразделениями, участвующими в обеспечении транспортной безопасности, и органами внутренних дел при получении информации о возможных актах незаконного вмешательства, а также при обнаружении запрещенных к проносу на территорию объекта транспортной инфраструктуры предметов и веществ и выявлении нарушителей;

4.5.8. Рассмотреть возможность внесения изменений в Федеральный закон РФ от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» в части наделения частных охранников правами по досмотру пассажиров, багажа и проверки документов у граждан, находящихся на территории объектов транспортной инфраструктуры;

4.5.9. Нормативно определить перечень предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зоне транспортной безопасности или ее части.

## **5. Инновационные технологии и подходы**

5.1. В целях повышения эффективности деятельности по обеспечению безопасности



функционирования транспортного комплекса Правительству РФ:

5.1.1. Разработать типовое программно-техническое решение по сбору и анализу данных об отказах техники и ошибках в действиях персонала для последующего его внедрения в субъектах Российской Федерации;

5.1.2. Разработать единые аппаратные и программные требования к уже созданным или создаваемым системам и устройствам:

5.1.2.1. Автоматизированным информационным системам контроля и надзора на транспорте, включая систему дистанционного контроля и надзора за осуществлением перевозок опасных грузов с использованием спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS;

5.1.2.2. Приборам для контроля за соблюдением водителем режимов труда и отдыха (тахографов), в т.ч. на базе спутниковой системы ГЛОНАСС.

5.1.2.3. Оборудованию, заглушающему сигналы от передающих устройств, которое предназначено для нейтрализации взрывных устройств.

5.1.3. Внести поправки в Федеральный закон от 14 февраля 2009 г. № 22-ФЗ «О навигационной деятельности» и подзаконные акты, обеспечив сертификацию и стандартизацию:

- аппаратуры и оборудования спутниковой навигации (включая электронные компоненты), а также систем на их основе;
- картографического программного обеспечения, входящего в состав навигационных приборов;
- средств связи, используемых в системах, созданных на основе аппаратуры спутниковой навигации;
- услуг, связанных с использованием аппаратуры спутниковой навигации;
- технологических процессов в сфере производства такого оборудования.

5.1.4. Рассмотреть возможность выделения финансирования из средств федерального бюджета на реализацию мероприятий по созданию и использованию в субъектах РФ региональных навигационно-информационных систем для транспортных нужд на базе типовых унифицированных технических решений в сфере навигационно-информационного обеспечения, на основе технологий ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS;

5.1.5. Рассмотреть возможность выделения финансирования из средств федерального бюджета субъектам транспортной инфраструктуры на приобретение инновационных специальных технических средств обеспечения транспортной безопасности, включая разработанные Федеральной службой безопасности РФ в рамках реализации федеральной целевой программы «Антитеррор (2009-2013 годы)», а также Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте (2010-2013 годы).

5.2. В целях развития автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (АЦБПДП) различных видов транспорта как самостоятельного компонента Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ) Министерству транспорта РФ:

5.2.1. Нормативно определить перечень персональных данных пассажиров, предоставляемых субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками, федеральными органами исполнительной власти, а также иностранными государствами и организациями;

5.2.2. Разработать требования к порядку сбора и передачи данных, процедуре проверки их достоверности и ответственности за их непредоставление;

5.2.3. Обеспечить возможность обмена данными АЦБПДП с данными информационных систем других ведомств, прежде всего, Министерства внутренних дел РФ и Федеральной службы безопасности РФ, в той мере, в какой это не противоречит ч. 3 ст. 5 Федерального закона «О персональных данных» № 152-ФЗ от 27.07.2006 г.

5.2.4. Рассмотреть возможность включения в перечень перевозок, при

осуществлении которых осуществляется сбор персональных данных пассажиров, внутренних водных перевозок;

5.2.5. Рассмотреть возможность составления на основе анализа сведений о перемещениях граждан списков добросовестных и недобросовестных пассажиров, а также выработки мер поощрения для добросовестных пассажиров.

5.3. В целях обеспечения соблюдения прав граждан на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну в процессе сбора персональных данных о пассажирах, а также в целях минимизации общественного недовольства, которое может быть вызвано обязательством граждан передавать дополнительную информацию о своих перемещениях, и налаживания взаимодействия между гражданами и органами власти по данному вопросу Правительству РФ:

5.3.1. Поддерживать создание под эгидой Проекта «Санкт-Петербург – морская столица России» общественной организации со следующими функциями:

- контроль за единообразием процесса сбора, обработки и хранения данных, а также предоставлением доступа к ним;
- содействие выработке единых стандартов работы АЦБПДП на всех видах транспорта и ее интеграции с информационными системами других ведомств;
- информирование граждан об их правах и обязанностях, связанных с работой системы;
- контроль за формированием перевозчиками списков добросовестных и недобросовестных пассажиров;
- разработка предложений и рекомендаций, связанных с работой АЦБПДП.

5.3.2. Содействовать включению в состав такой организации представителей Министерства транспорта РФ и федеральных агентств по видам транспорта, Министерства внутренних дел РФ, Федеральной службы безопасности РФ, Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (по назначению); представителей органов власти субъектов РФ, субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков и других представителей бизнес-сообщества, научного и педагогического сообщества, правозащитных организаций, общественных деятелей (по согласованию).

## **6. Кадровое обеспечение**

6.1. В целях гармонизации нормативной базы в связи с введением должности технического эксперта, который, согласно Федеральному закону от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и приказу Минпромторга России от 1 декабря 2011 г. № 1664 «Об утверждении квалификационных требований к техническим экспертам» уполномочен проводить технический осмотр транспортных средств Правительству РФ:

6.1.1. Проработать требования к порядку подготовки технических экспертов, учебной базе, порядку переаттестации технических экспертов;

6.1.2. Внести в единый справочник тарифно-квалификационный справочник должность «технический инспектор по техническому осмотру транспортных средств».

6.2. В целях модернизации профессионального образования кадров транспортной отрасли, участвующих в обеспечении безопасности транспортной деятельности Министерству транспорта РФ совместно с Министерством образования и науки РФ и Министерством труда и социальной защиты РФ:

6.2.1. Дополнить Федеральный закон РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» статьей о профессиональной подготовке персонала, участвующего в обеспечении транспортной безопасности;

6.2.2. Повысить уровень подготовки лиц, ответственных за эксплуатацию

технических средств обеспечения транспортной безопасности;

6.2.3. Ввести обязательную аттестацию персонала, непосредственно принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности;

6.2.4. Организовать при подведомственных Министерству транспорта РФ вузах научно-методические центры «Транспортная безопасность» по видам транспорта, которым поручить научное и учебно-методическое сопровождение учебного процесса;

6.2.5. Разработать единые требования к специалистам по профайлингу и системе их подготовки, а также нормы их интеграции в действующие структуры транспортной безопасности;

6.2.6. Включить в процедуру проведения профессионального отбора в транспортные учебные заведения необходимость проверки психофизиологических показателей поступающего на предмет пригодности к действиям в экстремальных ситуациях;

6.2.7. Создать систему отбора по психофизиологическим показателям работника в транспортной сфере, чья деятельность связана с необходимостью систематического принятия решений.

## **7. Воздушный транспорт**

7.1. В целях гармонизации законодательства в области авиационной безопасности Правительству РФ:

7.1.1. Нормативно соотнести термины «авиационная безопасность» и «транспортная безопасность», определив авиационную безопасность как состояние защищённости гражданской авиации, единой системы организации воздушного движения, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства;

7.1.2. Нормативно соотнести термины «служба авиационной безопасности» и «подразделение транспортной безопасности», а также нормативно определить термины, от которых зависит распределение обязанностей между участниками процесса обеспечения авиационной безопасности: «территория аэропорта», «границы территории (периметр)»;

7.1.3. Устранить терминологические несоответствия в законодательстве о транспортной безопасности (Федеральный закон Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ О транспортной безопасности и подзаконные нормативные акты) и законодательстве об авиационной безопасности (Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ, глава 12 «Авиационная безопасность», Приказ Минтранса РФ от 28 ноября 2005 г. № 142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам"», Постановление Правительства РФ от 30 июля 1994 года № 897 «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»), включая: «зона транспортной безопасности» – «контролируемая зона», «перевозочный сектор зоны транспортной безопасности» – «стерильная зона», «инженерно-технические средства транспортной безопасности» – «технические средства досмотра, охраны и контроля доступа» и др.;

7.1.4. Определить порядок и способы охраны территории и периметра аэропорта, а также обязательные условия возмездного договора, который заключается субъектами транспортной инфраструктуры с подразделениями вневедомственной охраны при органах внутренних дел РФ или подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта РФ;

7.1.5. Учитывая, что одним из основных способов охраны периметра аэропорта является патрульный объезд (обход), устранить противоречия между Правилами охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 1 февраля 2011 г. №42, согласно которым (п. 4) охрана периметра

возлагается на подразделения вневедомственной охраны Министерства внутренних дел РФ или подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта РФ, и приказом от 8 февраля 2011 г. № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта», который (п. 7.7) обязывает субъект транспортной инфраструктуры совершать патрульный объезд (обход) периметра;

7.1.6. Устранить несоответствия в нормативных актах в части финансировании мер транспортной безопасности между Федеральным законом РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», согласно которому ответственность за обеспечение транспортной безопасности возложено на субъекты транспортной инфраструктуры, и нормативными актами в области регулируемых Федеральной службой по тарифам РФ сборов с авиакомпаний, за счет которых в настоящее время осуществляет финансирование авиационной безопасности, а также в области обязанностей ФГУП «Администрация Гражданских Аэропортов (Аэродромов)» Федерального агентства воздушного транспорта в части строительства и реконструкции периметровых ограждений с оборудованием их инженерно-техническими средствами охраны.

7.2. В целях совершенствования системы авиационной безопасности Министерству транспорта РФ:

7.2.1. Регламентировать уровни безопасности аэропортов, урегулировать порядок их повышения и понижения;

7.2.2. Внести изменения в пп. 45 и 47 Федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам", утвержденных Приказом Минтранса России от 28 ноября 2005 г. № 142, изложив указанные в них требования в следующей редакции: «Воздушные суда, совершающие транзитные или оборотные рейсы с кратковременной стоянкой и досмотренные в аэропорту первоначального вылета, могут не досматриваться при условии обеспечения контроля доступа в воздушные суда и в зону предполетного обслуживания воздушного судна сотрудниками службы авиационной безопасности аэропорта или персоналом авиакомпании до момента закрытия дверей для убытия из аэропорта»;

7.2.3. Разработать Федеральные авиационные правила по обеспечению авиационной безопасности для посадочных площадок, на которых отсутствуют службы авиационной безопасности;

7.2.4. Принять меры по обеспечению выполнения Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров, утвержденных приказом Министерства транспорта РФ от 25 июля 2007 г. № 104, в части предотвращения проникновения на борт воздушного судна лиц с радиоактивными веществами путем оборудования детекторами радиации (стационарными и переносными) зон контроля российских аэропортов, которые обслуживают внутренние рейсы;

7.2.5. Нормативно определить полномочия, круг вопросов, порядок и периодичность проведения заседаний аэропортовых комиссий по авиационной безопасности;

7.2.6. Рассмотреть возможность синхронизации планового контроля мер по обеспечению авиационной безопасности в авиакомпаниях, осуществляемого Федеральным агентством воздушного транспорта с периодической обязательной сертификацией авиакомпаний, что соответствует международной практике и опыту деятельности Международной ассоциации воздушного транспорта;

7.2.7. Нормативно реализовать положение Воздушного кодекса Российской Федерации в части, касающейся вооружения сотрудников служб авиационной безопасности служебным, гражданским оружием и специальными средствами.

7.2.8. Устранить противоречия, содержащиеся в пункте 62 и пункте 10 Приложения 1 приказа Минтранса России от 25.07.2007 № 104, регламентирующих порядок перевозки

пневматического оружия в зарегистрированном багаже пассажира;

7.2.9. Изменить порядок исполнения положений приказа Минтранса России от 25.07.2007 № 104 и совместного приказа ФСБТ России и МВД России от 30.11.1999 № 120/971 на посадочных площадках, где отсутствуют службы авиационной безопасности и подразделения МВД России, в части перевозки оружия (в т.ч. на воздушных судах, не имеющих изолированных багажных отсеков и перегородок между кабиной пилотов и пассажирским отсеком).

7.3. В целях совершенствования системы обеспечения безопасности полетов Правительству РФ:

7.3.1. Провести проверку выполнения принятых Президентом РФ и Правительством РФ решений и мероприятий по безопасности полетов, а также рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий;

7.3.2. Рассмотреть возможность принятия в качестве обязательного международного стандарта эксплуатационной безопасности IOSA, рекомендованного Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Советом Глав Правительств СНГ;

7.3.3. Рассмотреть возможность практического использования при осуществлении воздушных перевозок «Руководства по авиационной медицине» ИКАО в части списка медицинских препаратов, запрещенных к употреблению летным составом при выполнении полетов;

7.3.4. Рассмотреть возможность создания базы данных авиационного персонала (летного, технического, руководителей предприятий), не соответствующего квалификационным требованиям и допускаявшего действия (нарушения), влиявшие на безопасность полетов;

7.3.5. Организовать научно-исследовательскую работу по созданию специальных покрытий для корпуса воздушного судна и других средств и способов борьбы с обледенением как одной из основных причин аварий и катастроф в гражданской авиации.

7.4. В целях совершенствования системы обеспечения безопасности полетов Министерству транспорта РФ:

7.4.1. Организовать проведение оценки летной годности эксплуатируемых отечественных воздушных судов, производство которых прекращено;

7.4.2. Организовать проведение проверки нарушений ограничений по жилой застройке в районе аэродромов и приаэродромных территорий, возведению опасных для гражданской авиации объектов (газопроводы, топливные емкости и др.);

7.4.3. Не допускать ввод в эксплуатацию воздушных судов российского производства, для которых отсутствуют тренажеры данного типа судна.

7.5. В целях развития безопасного авиационного сообщения в малонаселенных регионах Сибири, Дальнего Востока и Арктической зоне Правительству РФ:

7.5.1. Рассмотреть возможность организации специализированной космической системы связи на внебюджетной основе на базе российско-канадского проекта, который в настоящее время реализуется в опытном режиме на территории Красноярского края согласно совместному решению Федеральной авиационной службы России, Межгосударственного авиационного комитета и Администрации Красноярского края от 1997 года, а также возможность интеграции такой системы с планируемой подсистемой управления воздушным движением межгосударственной многоцелевой космической системы «Арктика»;

7.5.2. Поручить Объединенной авиастроительной корпорации проработать вопрос о создании в возможно короткий срок отечественных воздушных судов для местных воздушных линий пассажироместимостью от 10 до 30 человек, которые также могут использоваться как учебные, санитарные, транспортные, грузовые и двойного назначения;

7.5.3. Обеспечить государственную дотацию авиакомпаниям, выполняющим социально значимые убыточные авиаперевозки в регионы Сибири, Дальнего Востока и

Крайнего Севера.

7.6. В целях повышения уровня подготовки и квалификации авиационного персонала Министерству транспорта РФ совместно с Министерством образования и науки РФ:

7.6.1. Сохранить сложившуюся в учебных заведениях гражданской авиации с 2011-2012 учебного года систему подготовки специалистов в области обеспечения безопасности гражданской авиации по основным образовательным программам высшего профессионального образования:

- по профилю «Обеспечение авиационной безопасности» в соответствии с требованиями федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования уровня бакалавриата по направлению подготовки 161000 «Аэронавигация»;
- по специализации «Организация авиационной безопасности» в соответствии с требованиями федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования по специальности 162001 «Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения»;

7.6.2. Разработать и принять Федеральные авиационные правила «Сертификация учебных заведений гражданской авиации», предусматривающие сертификацию не только летных, но и технических учебных заведений гражданской авиации;

7.6.3. Разработать федеральные государственные требования к минимуму содержания дополнительных профессиональных образовательных программ профессиональной переподготовки руководителей и специалистов организаций воздушного транспорта для получения дополнительных квалификаций «Специалист по управлению безопасностью полетов», «Специалист по управлению транспортной безопасностью на воздушном транспорте»;

7.6.4. Рассмотреть возможность создания на базе Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации Головного учебного научно-методического центра по разработке и внедрению системы стандартов, организационно-методическому и научно-техническому обеспечению в области обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте, обучению руководителей, специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего непосредственное участие в обеспечении транспортной безопасности на воздушном транспорте»;

7.6.5. Учитывая увеличивающуюся потребность субъектов инфраструктуры воздушного транспорта в специалистах, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности аэродромов, аэропортов, объектов систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также зданий, сооружений, устройств, оборудования и иных объектов инфраструктуры воздушного транспорта, разработать и реализовать в учебных заведениях гражданской авиации основную образовательную программу бакалавриата по профилю «Обеспечение транспортной безопасности» в соответствии с требованиями федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования по направлению подготовки 162700 «Эксплуатация аэропортов и обеспечение полетов воздушных судов».

7.6.6. В целях подготовки руководителей и должностных лиц, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности на воздушном транспорте, разработать и реализовать в Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации основные образовательные программы магистратуры профильной направленности «Управление авиационной безопасностью» в соответствии с требованиями федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования по направлению подготовки 161000 «Аэронавигация» и «Управление транспортной безопасностью» в соответствии с требованиями федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования 162700 «Эксплуатация аэропортов и обеспечение полетов воздушных судов».

7.6.7. Сформировать единую государственную систему подготовки руководителей, специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего непосредственное участие в обеспечении транспортной безопасности на воздушном транспорте.

7.7. В целях совершенствования системы учебных и учебно-тренировочных полетов Министерству транспорта РФ совместно с Министерством образования и науки РФ:

7.7.1. В связи с отсутствием правил выполнения учебных и учебно-тренировочных полетов разработать отдельные Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение учебных полетов в учебных заведениях (авиационных учебных центрах) гражданской авиации РФ» либо включить соответствующий раздел в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные Приказом Министерства транспорта РФ от 31 июля 2009 г. № 128, поручив непосредственное исполнение данного предложения Федеральному агентству воздушного транспорта;

7.7.2. Внести поправки в «Нормы летной годности гражданских легких самолетов» (АП-23), обязав устанавливать на легких воздушных судах, которые используются для учебных целей и не находятся в частном пользовании, регистраторы полетной информации;

7.7.3. Разработать меры по повышению престижа профессии пилота-инструктора и стимулированию притока кадров среднего возраста в дополнение к предусмотренному Федеральным бюджетом на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 гг. увеличению расходов на оплату труда летно-инструкторского состава и инженерно-технического состава.

## **8. Железнодорожный транспорт**

8.1. В целях нормативного регулирования отношений между производителями и владельцами подвижного состава, вагоноремонтными компаниями, перевозчиками и владельцами инфраструктуры в случае возникновения транспортного происшествия, повлекшего причинение вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, а также окружающей природной среде и создания инструмента адекватной и гарантированной реализации норм гражданского законодательства Российской Федерации в части эффективного и полного возмещения вреда, причиненного в результате транспортного происшествия Правительству РФ посредством разработки соответствующего федерального закона:

8.1.1. Предусмотреть обязанность участников перевозочного процесса страховать свою ответственности перед третьими лицами с введением запрета осуществления основной деятельности при отсутствии страховой защиты, а также ответственности за нарушение этой обязанности;

8.1.2. Наделить страховщика правом осуществить предварительную выплату по заявлению пострадавшего третьего лица или выгодоприобретателя до полного определения размера ущерба, подлежащих возмещению;

8.1.3. Сформировать исчерпывающий перечень документов, необходимых страховщику для принятия решения о выплате возмещения по договору страхования;

8.1.4. Разработать механизм прямого взаимодействия страховщиков с органами и организациями, оформляющими документы, необходимые для принятия решения о выплате возмещения;

8.1.5. Обеспечить экономическую заинтересованность страховщиков в повышении качества страховой услуги и снижения ее цены путем организации конкурентной среды на рынке страховых услуг.

8.1.6. Возложить контроль за реализацией данных мер: в случае обязательного страхования на Федеральное агентство железнодорожного транспорта и Федеральную

службу по надзору в сфере транспорта либо в случае добровольного страхования на саморегулируемые организации или некоммерческие партнерства.

8.2. В целях гармонизации законодательства в области транспортной безопасности на железнодорожном транспорте Правительству РФ устранить противоречия между Требованиями по обеспечению транспортной безопасности, учитывающими уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, утвержденными приказом Минтранса России от 08.02.2011 № 43, и требованиями для объектов транспортной инфраструктуры, расположенных в пределах территории объектов промышленности и энергетики, для которых предусмотрен иной порядок по обеспечению безопасности и антитеррористической защищенности.

8.3. В целях обеспечения технологической безопасности на железной дороге Правительству РФ разработать комплекс мер по повышению качества железнодорожного подвижного состава, включая экспертизу используемых материалов с применением современных научных методов, независимый контроль за соблюдением технологических процессов и усовершенствование механизмов приемки продукции.

8.4. В целях обеспечения безопасности железнодорожных перевозок и борьбы с самовольным проездом на подножках и крышах вагонов и других не приспособленных для этого частях поезда, угрожающим жизни и здоровью граждан, Правительству РФ внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях следующие поправки:

8.4.1. Пересмотреть максимальный размер административного штрафа, определенного в ст. 3.5, в сторону многократного увеличения применительно к ст. 11.17 «Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте»;

8.4.2. Многократно увеличить размер административного штрафа, составляющего, согласно ч. 1 ст. 11.17, сто рублей, дополнительно предусмотрев пропорциональное увеличение относительно базового размера штрафа за те же действия, совершенные с применением специальных средств или оборудования, совершенные группой лиц и совершенные неоднократно.

8.5. В целях совершенствования системы транспортной безопасности на железнодорожном транспорте Министерству транспорта РФ:

8.5.1. Выработать единые требования к установлению зон свободного доступа и транспортной безопасности на объектах с учетом наличия типовой инфраструктуры на железной дороге;

8.5.2. Повысить эффективность использования установленных на входах в железнодорожные вокзалы стационарных металлодетекторов путем организации всеобщего или выборочного досмотра граждан, при прохождении которых через металлодетектор зафиксирован звуковой сигнал, либо внедрить иной способ выявления признаков подготовки акта незаконного вмешательства является технология двухрубежного обследования потока пассажиров;

8.5.3. Усовершенствовать системы видеонаблюдения железнодорожных вокзалов путем увеличения количества видеокамер с целью устранения недоступных для обзора зон, применения средств интеллектуального видеонаблюдения, а также повышения эффективности работы мониторинговых центров и центров сбора, обработки, анализа и хранения передаваемой информации;

8.5.4. Разработать единые правила противодействия радиологическому терроризму на основе ныне действующих регламентов для железных дорог («Технические требования по проведению обязательного досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа на железнодорожных вокзалах № 16/УНТР/1-3827 от 15.12.2010 г.») и метрополитена («Технические требования к средствам для обеспечения защищенности объектов метрополитена № 16/УНТР/2-3244 от 26.10.2010г.»), регламентирующие применение



специализированного оборудования;

8.5.4.1. Разработать требования к такому оборудованию, которые должны предусматривать непрерывность работы, отсутствие существенных ограничений пропускной способности объекта, возможность действовать в условиях интенсивного пассажиропотока, низкий уровень ложных тревог, возможность классификации тревог, минимальное время от момента регистрации тревоги до момента генерации сообщения об объекте тревоги, а также наличие в составе комплекса мобильных беспроводных периферийных устройств для оснащения оперативных служб, на которые должны передаваться сообщения, содержащие фото объекта тревоги и результаты классификации тревоги.

## **9. Метрополитен**

9.1. В целях организации выборочного досмотра пассажиров метрополитена на регулярной основе Министерству внутренних дел РФ совместно с Министерством транспорта РФ:

9.1.1. Разработать способы привлечения дополнительного количества сотрудников полиции на метрополитене либо рассмотреть возможность наделения такими полномочиями работников службы контроля на метрополитене или специально созданные подразделения транспортной безопасности с внесением соответствующих изменений в Федеральный закон РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и подзаконные акты;

9.1.2. Включить в нормативные акты в области транспортной безопасности и проведения досмотра обязанность граждан проходить процедуры досмотра на метрополитене по требованию работника службы контроля на метрополитене.

9.2. В целях совершенствования системы транспортной безопасности на метрополитене Министерству транспорта РФ:

9.2.1. Доработать проект Федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта» с учетом того, что метрополитен является потенциально опасным, технически особо сложным и критически важным объектом двойного назначения, оказывающим существенное влияние на национальную безопасность Российской Федерации, прекращение или нарушение функционирования которого приводит к чрезвычайной ситуации или к значительным негативным последствиям для обороны, безопасности, международных отношений, экономики, другой сферы хозяйства или инфраструктуры страны, либо для жизнедеятельности населения, проживающего на соответствующей территории, на длительный период времени;

9.2.2. Разработать и внедрить трехмерные модели объектов метрополитена с включением в состав автоматизированных рабочих мест операторов прикладных программ ситуационного моделирования с применением интеллектуально-информационной поддержки на основе использования автоматизированного общего логико-вероятностного метода моделирования для принятия обоснованных решений в процессе обеспечения транспортной безопасности;

9.2.3. Ввести систему единого и точного времени для всех технических систем метрополитена;

9.2.4. Рассмотреть возможность включения в предпроектную и проектную документацию на вновь проектируемые объекты метрополитенов следующих конструктивных способов повышения безопасности и живучести метрополитенов (в соответствии с принятыми нормативами в области проектирования и строительства метрополитенов):

- резервирование городских источников электроэнергии внутренними аварийными источниками энергии (ДЭС) для обеспечения автономного режима работы метрополитена с обеспечением функционирования систем вентиляции,

освещения, работы водоотливных установок, возможности работы эскалаторов и вывода из тоннеля на станции подвижного состава для эвакуации пассажиров при возникновении чрезвычайных ситуаций;

- разбивка тоннелей на отдельные герметичные секции протяженностью до 10 км, комплектование шахт защитными клапанами, гермоклапанами и установка специальных затворов на входах на станции с поверхности, переходах с линии на линию и перегонах;
- создание защитных командных пунктов метрополитена (КПМ) и подчиненных КПМ, командных пунктов на линиях (КПЛ) для управления работой метрополитена в военное и мирное время при возникновении чрезвычайных ситуаций, особенно при отказах наземных средств управления)
- оснащение специальных сооружений метрополитенов и защищенных командных пунктов метрополитенов системами защитной автоматики (СЗА) для контроля, регистрации химически опасных и радиоактивных веществ, бактериальных средств, поражающих факторов современного оружия и управления дополнительными устройствами метрополитена.

9.2.5. Рассмотреть возможность внедрения на метрополитене следующих инновационных технологий:

- интеллектуальное видеонаблюдение;
- система вододисперсного пожаротушения в вагонах поезда;
- система автоматической трансляции по поездной радиосвязи в аварийных и нештатных ситуациях;
- световые указатели направлений эвакуации пассажиров в салоне вагона;
- система контроля состояния машиниста;
- система обеззараживания воздуха;
- новая конструкция межвагонного пространства, препятствующая распространению пожаров, падению пассажиров на путь и попаданию посторонних предметов со стороны платформы;
- система контроля параметров воздушной среды на подвижном составе метрополитена.

9.2.6. Рассмотреть возможность осуществлять общую координацию ведомств, причастных к реализации мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, при оборудовании объектов инфраструктуры метрополитена средствами обеспечения безопасности.

9.3. В целях совершенствования системы пожарной безопасности на метрополитене Министерству РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий совместно с Министерством транспорта РФ:

9.3.1. Разработать отдельные правила и систему сертификации в области пожарной безопасности применительно к метрополитенам;

9.3.2. Разработать программу обучающих курсов для работников метрополитена в области пожарной безопасности и действия в чрезвычайных ситуациях;

9.3.3. Разработать методические рекомендации по расчету сил и средств для ведения спасательных работ при пожаре в сооружениях метрополитена, с учетом специфики инженерно-технической инфраструктуры объектов метрополитена и необходимости ускорения процедуры допуска пожарных подразделений для тушения пожара в тоннеле;

9.3.4. Провести исследование и разработку методик расчета фактических пределов огнестойкости оборудования приточных и вытяжных систем вентиляции (включая кабельные линии, шкафы силовые и автоматики, электродвигатели вентиляторов и вентиляторы).

9.4. В целях повышения уровня подготовки и квалификации персонала, участвующего в

обеспечении транспортной безопасности в тоннелях и на метрополитенах, Министерству транспорта РФ совместно с Министерством образования и науки РФ и Министерством РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий:

9.4.1. Ввести обязательную аттестацию персонала, непосредственно принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности в тоннелях и на метрополитене;

9.4.2. Рассмотреть возможность организации при СПб УГПС МЧС России научно-методического центра, которому поручить научное и учебно-методическое сопровождение учебного процесса по дисциплине «Транспортная безопасность подземных тоннелей и метрополитенов»;

9.4.3. Рассмотреть возможность утверждения профилей высшей профессиональной подготовки «Бакалавр транспортного комплекса» (по тоннелям и метрополитенам) и «Магистр управления безопасностью транспортных комплексов» (по тоннелям и метрополитенам).

## **10. Морской и речной транспорт**

10.1. В целях обеспечения безопасности международного морского судоходства. Правительству РФ инициировать международные усилия по:

10.1.1. Осуществлению более эффективного конвоирования морских судов путем координации действий между военно-морскими кораблями разных государств;

10.1.2. Приравнению пиратства к международному терроризму на правовом уровне;

10.1.3. Организации полной или частичной блокады побережья Сомали на границе территориальных вод с осуществлением досмотра выходящих из зоны блокады судов;

10.1.4. Выработке договоренностей с государствами каспийского региона в области обеспечения безопасности транспортировки нефтепродуктов морскими судами и совместной ликвидации нефтяных разливов.

10.2. В целях совершенствования системы обеспечения безопасности судоходства и реализации положений Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года Правительству РФ организовать проведение научных исследований по разработке и внедрению способов борьбы с опасными биологическими видами в балластных водах путем применения инертных газов, биоцидных веществ, ультрафиолетового излучения и других инновационных решений, а также борьбы с обрастанием судов путем применения специальных лакокрасочных веществ и других покрытий, включая нанопокртия.

10.3. В целях совершенствования системы транспортной безопасности на водном транспорте Министерству транспорта РФ:

10.3.1. Нормативно конкретизировать функцию администраций морских портов, предусмотренную подпунктом 3 статьи 11 Федерального закона от 08.11.2007 №261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», по принятию мер по защите морского судоходства и объектов инфраструктуры морского порта от актов незаконного вмешательства в границах морского порта, предусмотрев при этом участие должностных лиц администраций морских портов в согласовании оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, расположенных в границах морских портов, а также участие в проведении контрольно-надзорных мероприятий в области транспортной безопасности;

10.3.2. Во исполнение требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» нормативно регламентировать обязанности администрации морских портов по проведению оценок уязвимости, разработке и реализации планов

обеспечения транспортной безопасности морских портов в целом, как самостоятельных объектов транспортной инфраструктуры, предусмотрев при этом источники финансирования проводимых мероприятий, в том числе по их оснащению инженерно-техническими системами транспортной безопасности, техническому содержанию и обслуживанию данных систем;

10.3.3. Составить перечень морских портов, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти;

10.3.4. В целях реализации требований пунктов 5 и 6 статьи 15 Федерального закона от 08.11.2007 №261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части обеспечения охраны границ морских портов разработать и внести в Правительство Российской Федерации предложение по утверждению Перечня морских портов, охрану границ которых обеспечивают подразделения ведомственной охраны Министерства транспорта РФ, и Перечня морских портов, охрану границ которых обеспечивают соответствующие подразделения Министерства внутренних дел РФ и (или) организации, находящиеся в его ведении;

10.3.5. Поскольку судовладельцы и перевозчики де-факто возлагают процедуры досмотра пассажиров и багажа на экипажи судов, которые не имеют таких полномочий, рассмотреть возможность передачи полномочий досмотра в портах подразделениям транспортной безопасности или службам безопасности портов;

10.3.6. В целях предотвращения актов незаконного вмешательства с использованием подводной среды в отношении объектов повышенной опасности внести изменения в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08 февраля 2011 года № 41 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» в части их дополнения требованием по оснащению акваторий морских портов и/или терминалов инженерно-техническими системами контроля подводной обстановки;

10.3.7. Учитывая большую площадь охраняемой зоны в пределах территории портов и прилегающей акватории, размер которой многократно превышает аналогичный показатель объектов транспортной инфраструктуры других видов транспорта, разработать нормы оснащения портов техническими средствами охраны, а также нормы хранения данных, которые поступают от средств видеонаблюдения и иных средств охраны, соответствующие реальным возможностям портов как субъектов транспортной инфраструктуры и существующие как в типовом варианте, так и с учетом особенностей отдельных объектов.

10.4. В целях совершенствования системы обеспечения безопасности судоходства Министерству транспорта РФ:

10.4.1. Определить ведомственными нормативными документами порядок реализации администрациями морских портов требований Постановления Правительства РФ от 3 ноября 2007 г. № 746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств», отдельным нормативным правовым актом определив перечень объектов, относящихся к портовым средствам;

10.4.2. Развивать систему мониторинга за судоходством в Азовском море на основе технологии автоматических идентификационных систем (АИС). Обсудить с Министерством инфраструктуры Украины возможность информационной интеграции национальных систем мониторинга судоходства в Азовском море, Керченском проливе, Чёрном море. Рассмотреть возможность установления системы разделения движения судов в Азовском море и Таганрогском заливе на основе рекомендованных путей № 31 и № 53, при необходимости обсудив данный вопрос с украинской стороной.

## **11. Автомобильный и общественный наземный транспорт, дорожное хозяйство**

11.1. В целях совершенствования системы транспортной безопасности на автомобильном транспорте Министерству транспорта РФ разработать план оснащения объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства федерального значения инженерно-техническими средствами, системами обеспечения транспортной безопасности в дополнение к уже проделанной работе по оснащению 19 мостовых сооружений и 7 тоннелей в Краснодарском крае, Мурманской области и республиках Северного Кавказа в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р.

11.2. В целях обеспечения пожарной безопасности тоннельных сооружений, строительство которых осуществляется в Краснодарском крае в рамках подготовки к Зимним Олимпийским играм 2014 года, Министерству транспорта РФ совместно с Министерством РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий проработать вопрос приобретения специализированной техники для тушения пожаров в тоннелях путем включения соответствующих расходов на эти цели в Федеральную целевую программу «Пожарная безопасность в Российской Федерации на период до 2017 года».

11.3. В целях совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения Правительству РФ:

11.3.1. Разработать планы оснащения участков федеральных автодорог вертолетами, а близлежащие больницы – вертолетными площадками для эвакуации пострадавших в дорожно-транспортном происшествии;

11.3.2. Урегулировать вопрос системного привлечения находящейся в частном владении специальной техники (автомобильных кранов) для эвакуации грузовых автомобилей, пострадавших в результате дорожно-транспортного происшествия, без введения режима чрезвычайной ситуации;

11.3.3. Консолидировать усилия органов государственной власти и бизнеса для формирования площадки по обмену информацией о криминальных инцидентах с грузами на автомобильных дорогах и выработке совместных решений;

11.3.4. Нормативно обеспечить организацию работы коммерческих служб быстрого реагирования на федеральных транспортных магистралях, которые включают работающие круглосуточно мобильные патрули и мониторинговые центры, осуществляющие координацию с подразделениями Госавтоинспекции в субъектах РФ;

11.3.5. Обеспечить разработку и внедрение интеллектуальных систем бронирования автомобильных парковок, предоставляющих следующие возможности: бронирование машиномест через Интернет с функцией обновления статуса бронирования при изменении дорожной ситуации, автоматизированный поиск свободных мест, интеллектуальное видеонаблюдение и контроль доступа, обеспечение безопасности транспорта и водителя, выявление нештатных ситуаций.

11.4. В целях развития системы экстренного реагирования при авариях на основе российских средств глобальной спутниковой навигации и спутникового мониторинга транспорта (ЭРА-ГЛОНАСС) Правительству РФ:

11.4.1. Разработать единые требования для интеграции региональных навигационно-информационных центров системы ЭРА-ГЛОНАСС с региональными Центрами управления кризисными ситуациями МЧС России и другими мониторинговыми центрами оперативных служб, а также для интеграции с зарубежными аналогами, прежде всего, системой eCall, действующей на территории Европейского Союза, и действующими мониторинговыми системами перевозчиков;

11.4.2. Рассмотреть возможность интеграции данной системы с интеллектуальными транспортными системами, тахографами, а также распространить ее на страны Таможенного союза;

11.4.3. Выделить финансирование на создание и деятельность эксплуатирующей организации (оператора), которая будет отвечать за доставку сигнала с места ДТП в оперативные службы в регионах.

11.5. В целях совершенствования системы обеспечения безопасности перевозок таксомоторным транспортом Правительству РФ рассмотреть возможность разработки типового программно-технического решения автоматизированной системы выдачи разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров легковым такси, позволяющего интегрировать данную систему с информационными системами ГИБДД ГУВД России, Федеральной налоговой службы, действующими диспетчерскими системами таксомоторных предприятий, а также порталами государственных и муниципальных услуг для последующего внедрения в субъектах Российской Федерации.

11.6. В целях совершенствования системы обеспечения безопасности перевозок в городских, пригородных и межрайонных сообщениях пассажирским транспортом общего пользования Правительству РФ:

11.6.1. С целью выработки единого подхода к архитектуре и функциональным возможностям систем управления наземным пассажирским транспортом общего пользования, обмена опытом эксплуатации этих систем рекомендовать Союзу транспортников России рассмотреть вопрос о создании рабочей группы по развитию систем управления наземным пассажирским транспортом общего пользования в субъектах РФ;

11.6.2. С целью содействия формированию в городах России безбарьерной среды для лиц с ограниченными возможностями предложить Совету по делам инвалидов при Президенте РФ создать рабочую группу по формированию такой среды с привлечением к участию в ее работе Министерства здравоохранения РФ, Министерства труда и социальной защиты РФ, Министерства транспорта РФ, общественных организаций инвалидов, компаний и отдельных специалистов;

11.6.3. С целью повышения доступности транспортных услуг для населения и, в частности, для социально незащищенных и маломобильных групп, рассмотреть возможность внедрения в субъектах РФ инновационной коммуникативной системы информирования и ориентирования инвалидов по зрению «Говорящий Город», которая эксплуатируется в опытном режиме на общественном транспорте Санкт-Петербурга при поддержке Правительства Санкт-Петербурга и содействии региональной организации Всероссийского общества слепых и обеспечивает идентификацию незрячим или слабовидящим пользователем остановки общественного транспорта, транспортного средства, а также безопасность посадки и высадки такого пассажира. Рекомендовать Министерству здравоохранения РФ включить данный проект в ФЦП «Государственная программа “Доступная среда”» на 2011-2015 гг.