МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА (РОСМОРРЕЧФЛОТ)

Петровка ул., дом 3/6, Москва, 125993
Тел. +7 (495) 626-11-00; Факс. +7 (495) 626-15-62
www.morflot.ru, E-mail: ud@morflot.ru

25.07.2017 № АП-19/8689

На № _____ от _____

Депутату Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации VII созыва

А.Б. Выборному

Уважаемый Анатолий Борисович!

Федеральное агентство морского и речного транспорта в соответствии с Резолюцией VII Международного форума «Безопасность на транспорте» от 06.07.2017 № ВЫБ-4/773 представляет оценку инициативам участников с точки зрения целесообразности их реализации согласно приложению.

Приложение: на 26 л. в 1 экз.

И.о. руководителя А.И. Пошивай

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 060C
Владелец: **Пошивай Александр Иванович**
Действителен: с 23.09.2016 до 27.09.2017

Лапкина Кристина Геннадиевна
Тел.: 8 (495) 626-19-42

Позиция Федерального агентства морского и речного транспорта в отношении инициатив участников VII Международного форума «Безопасность на транспорте» с точки зрения целесообразности их реализации

№	Содержание пункта Резолюции	Позиция Росморречфлота
1	Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях исключения заведомо невыполнимых требований законодательства к владельцам маломерных судов, за неисполнение которых предусмотрены административные штрафы (ст. 11. уголовная ответственность (ст. 263 УК РФ) предлагается внести изменение в подпункты «г» и «д» п. 11 ФЗ-15 от 03.02.2014 в части исключения из перечня транспортных средств дополнительно также маломерных судов, за исключением маломерных судов длиной более 12 м, осуществляющих коммерческую деятельность (перевозка людей). Так как пункт 11 Федерального закона от 09.02. 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» изложен в новой редакции в соответствие с ФЗ-15 от 03.02.2014 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ по вопросам обеспечения транспортной безопасности», где в подпунктах «г» и «д» уточнен перечень транспортных средств, на которых должны быть лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности, и из него	Представляется целесообразным.

	исключены прогулочные и спортивные парусные суда.	
2	4.2. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях эффективного обеспечения безопасности в портах службе капитана морского порта следует предлагается предоставить права и компетенции в области административного права (ст.11.15.1 КОАП РФ). Капитана морского порта следует наделить правом составления административного протокола по факту нарушения транспортной безопасности.	Может быть выполнено только после внесения соответствующих изменений в законодательство.
3	4.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях повышения уровня безопасности акватории морских портов предлагается определить правовой статус, полномочия и функции, а также требования к подразделениям транспортной безопасности акватории морского порта.	Предлагается реализовать после внесения планируемых изменений в законодательство о транспортной безопасности (ТБ) в рамках подготовки Минтрансом России проекта нормативного акта Правительства Российской Федерации об утверждении требований по ТБ к не категорируемым объектам транспортной инфраструктуры (ОТИ).
4	4.4. Министерству транспорта РФ с целью устранения правовых ограничений для обеспечения безопасной эксплуатации маломерных судов целесообразно обратиться с мотивированным ходатайством в	Представляется целесообразным.

	Государственную Думу ФС РФ о включении коммерческих маломерных судов (длиной более 12 м) в систему безопасности на транспорте в рамках требований Федерального закона № 16-ФЗ от 09 февраля 2007г.	
5	4.5. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях снижения финансовой нагрузки на хозяйствующие субъекты предлагается: 4.5.1. В подпункте «г» пункта 11 статьи 1 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» после слов «спортивных парусных судов», дополнить словами «судов портофлота (буксиров) валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн (GT) и используемых в пределах морских портов РФ»; 4.5.2. Включить в раздел «Морской транспорт» Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта, установленного приказом Минтранса России от 23 июля 2014 г. № 196, морские суда валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн (GT) используемых в пределах морских портов РФ (буксиры).	Представляется целесообразным. С учетом планируемых изменений в законодательство о ТБ (проект одобрен в первом чтении) в части применения требований по ТБ к транспортным средствам, в том числе к судам, реализация предложения представляется нецелесообразной.

6	4.6. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях развития нормативно-правовой базы предлагается:	
	4.6.1. Внести изменения в нормативные акты, определяющие объекты транспортной инфраструктуры, которые попадают под действие ФЗ от 09.02.2007 г. ФЗ-16 «О транспортной безопасности». В настоящее время предъявляются одинаковые требования при реализации ПОТБ (Правила обеспечения транспортной безопасности), как к отдельно стоящим ГТС (гидротехнические сооружения - причалы) не имеющим никакой инфраструктуры, так и к морским терминалам.	С учетом законодательно установленного института категорирования ОТИ и правил досмотра, утвержденных Минтрансом России, реализация предложения представляется нецелесообразной.
	4.6.2. Внести дополнение в Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» в части касающейся сезонной работы морских портов, при требованиях по	Может быть выполнено только после внесения соответствующих изменений в законодательство о ТБ.

	реализации планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры. 4.6.3. Внести изменения в постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта», учитывающие особенности работы морских портов в удалённых регионах страны, и проводить обучение и аттестацию работников морских портов, расположенных в районах Крайнего Севера до или после навигации.	Может быть выполнено только после внесения соответствующих изменений в законодательство о ТБ.
7	4.7. Правительству РФ предлагается внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации № 678 от 16.07.16 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» в части отсрочки введения его в действие до 01.01.2019 года	Может быть выполнено только после внесения соответствующих изменений в законодательство о ТБ. Предложение об отсрочке, содержащееся в проекте федерального закона, находящегося на рассмотрении в Государственной Думе, Росморречфлотом поддержано.

8	4.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта, Федеральной службе безопасности РФ в целях эффективного реагирования на сигналы о нарушении безопасности представителям Министерства транспорта РФ и ФСБ России в портах предлагается сообщать капитану порта не только о наличии угрозы, но и об ее уровне. Это позволит заранее планировать численность и квалификацию сил безопасности, а также уровень необходимого технического оснащения;	Порядок получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности, по согласованию с ФСБ России и МВД России утвержден приказом Минтранса России от 6.09.2010 № 194. Представляется целесообразным в состав получателей информации включить капитанов морских портов.
9	4.9. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта рассмотреть возможность внесения изменений и дополнений в Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, утвержденных Постановлением РФ от 16.7.2016 № 678, согласно прилагаемым	

	предложениям: 4.9.1. Для исключения вакуума управления, возникающего в случае продолжительного временного отсутствия (болезни, а также при убытии в отпуск, командировку и т.п.) лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры (СТИ) и на объекте транспортной инфраструктуры (ОТИ), предлагается обязать СТИ назначить не менее одного заместителя лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности в СТИ и лица (лиц), ответственного за обеспечение транспортной безопасности одного или нескольких ОТИ, которым они будут установленным порядком передавать дела в случае своего продолжительного временного отсутствия. Указанные лица в обязательном порядке должны быть аттестованы. При этом внутренними документами СТИ необходимо утвердить обязанности этих лиц. Для этого в пункт 5.1) и 5.2) необходимо внести соответствующие дополнения: «5. Субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения ТБ ОТИ обязаны: 1) назначить лицо, ответственное за обеспечение ТБ в отношении СТИ и его заместителя (заместителей);	Предложение согласовано с принципом обеспечения транспортной безопасность - непрерывность (пункт 4 статьи 3 Федерального закона "О транспортной безопасности").

	2) назначить лицо (лиц), ответственное за обеспечение ТБ одного или нескольких ОТИ и его (их) заместителя (заместителей)»;	
	4.9.2. Предлагается исключить требование об утверждении «Перечня штатных должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на законных основаниях деятельность в перевозочном и технологическом секторах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры, за исключением уполномоченных подразделений федеральных органов исполнительной власти», в качестве приложения к Плану ОТБ, так как, в связи с отсутствием Единого реестра должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, вышеуказанный Перечень, предусмотренный пунктом 5.9) Требований, потребует его ежедневной корректировки, в связи с чем указанный Перечень в предлагаемом статусе будет неактуальным, т.к. невозможно ежедневно вносить изменения в документ, являющийся приложением к Плану обеспечения транспортной безопасности, согласованный с	Перечень штатных должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на законных основаниях деятельность в перевозочном и технологическом секторах зоны транспортной безопасности ОТИ и (или) на критических элементах ОТИ, необходимый для обеспечения пропускного и внутриобъектового режимов, независимо от форм собственности и организационно-правовых форм деятельности формируется с учетом положений постановления Минтруда России от 09.02.2004 N 9 "Об утверждении Порядка применения Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих".

	компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности.	
	Для исключения неоднозначного толкования терминов в Требованиях, и учитывая обязательность исполнения норм, в которых они присутствуют, предлагается дать определение следующим терминам: иные материально-технические объекты; машиносчитываемая часть постоянного пропуска физических лиц; порядок биометрической идентификации постоянного пропуска.	В предлагаемом виде представляется нецелесообразным, в связи с тем, что не является предметом регулирования требований по обеспечению транспортной безопасности.
	4.9.3. Рекомендуется откорректировать для приведения к правовому виду указанную в Требованиях обязательную разработку СТИ «Порядка передачи уполномоченным представителям подразделений органов ФСБ РФ и органов внутренних дел выявленных лиц, совершивших или подготавливающих совершение актов незаконного вмешательства, за которые установлена административная или уголовная ответственность...». Указанная норма в ее изложенном виде является невыполнимой, т.к. действующим законодательством РФ, устанавливающим административную и уголовную ответственность (КОАП РФ и УК РФ), ответственность за совершение или подготовку к совершению актов незаконного	Представляется целесообразным рекомендовать осуществление более глубокого изучения данного вопроса. Проект Требований перед принятием проходил изучение в Минюсте России.

	вмешательства не предусмотрена. Предлагается исключить подпункт 9 пункта 8 Правил, в котором предусмотрено обязательство СТИ в отношении ОТИ I категории в случае объявления уровня безопасности № 2 обеспечить сопровождение транспортных средств, следующих на ОТИ, работниками сил обеспечения ТБ. Указанная норма является заведомо невыполнимой в связи с невозможностью обеспечения необходимого количество работников сил обеспечения ТБ для сопровождения каждого следующего на ОТИ транспортного средства, а именно: Морской терминал АО «ПП СПб МФ» при 2 уровне безопасности не прекращает пассажирские и транспортные операции. При стоянке в порту 7 судов и обслуживании до 15 ООО пассажиров в период их массового выхода (возвращения на суда) потребуется не менее 800 транспортных средств (автобусы, микроавтобусы, легковые) в течение 2-3 часов, без учета такси, личного транспорта работников порта, государственных контрольных органов, подрядчиков, арендаторов и посетителей. 4.9.4. Правила допуска на объект транспортной инфраструктуры (далее - Правила) разработаны таким образом, что они являются невыполнимыми для	Предложение не согласуется с пунктом 16.3 части А и пунктами 16.22, 16.38 и 16.42 части В Кодекса ОСПС, в соответствии с которыми план охраны портового средства должен обеспечивать, чтобы во всех районах ограниченного доступа были четко установлены меры охраны для контроля доступа людей, въезда, стоянки, погрузки и выгрузки транспортных средств, перемещения и складирования грузов и судовых запасов, а также несопровождаемого багажа или личных вещей.

	использования на объектах транспортной инфраструктуры морского транспорта, в границах которых расположены пункты пропуска через государственную границу РФ, а именно: на указанных ОТИ территория пунктов пропуска, как правило, включённая в пределы перевозочного и (или) технологического секторов зоны транспортной безопасности, подпадает под действие Международного кодекса (МК ОСПС) и ТРЕХ Федеральных законов (О транспортной безопасности, О таможенном регулировании и О Государственной границе Российской Федерации), которые имеют свои требования, в т.ч. и по допуску на эту территорию. Указанными законами предусмотрена разработка субъектами транспортной инфраструктуры Инструкций о пропускном и внутриобъектовом режимах на территории ОТИ и Правил режима в пункте пропуска, которые имеют разные отсылочные нормы и подразумевают разработку требований к порядку доступа и нахождения на указанных территориях, фактически являющихся одной и той же территорией. Таким образом, в связи с тем, что положения Правил разработаны без учета указанных законодательных актов, а гармонизации этих норм до	

	настоящего времени не произошло, то исполнение требований указанных Правил возможно только при нарушении норм других законодательных актов, как в отношении требований к пропускам, так и в отношении их согласования. В целях исключения указанных нарушений, предлагается:	
	а) инициировать рассмотрение вопроса о гармонизации международных, законодательных и других нормативно-правовых актов Российской Федерации, обязательных к исполнению как хозяйствующими субъектами, так и федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими государственный контроль и надзор на ОТИ и в пункте пропуска (далее - ФОИВ);	Может быть выполнено только путем внесения соответствующих изменений в законодательство.
	б) обязать ФОИВ до принятия решения, предусмотренного п. а), не привлекать СТИ к ответственности за невыполнение требований Правил, противоречащих другим законодательным и нормативно-правовым актам РФ.	Может быть выполнено только путем внесения соответствующих изменений в законодательство.
	4.9.5. Правила допуска на объект транспортной инфраструктуры, фактически, являются правилами допуска в перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности. При этом	

	никаким нормативно-правовым актом не определено, что зоной транспортной безопасности ОТИ должна являться вся территория ОТИ. Исходя из положений Правил, для доступа на территорию ОТИ, являющуюся территорией свободного доступа необходимо оформление пропусков;	
	a) Для приведения Правил к логическому смыслу, учитывая также, что для прохода (проезда) в сектор свободного доступа зоны ТБ ОТИ выявления правовых оснований не требуется, предлагается изменить название Правил: «Правила допуска в перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры»;	С учетом того, что сектор свободного доступа является частью зоны транспортной безопасности ОТИ предлагаемое изменение не представляется целесообразным. Урегулирование вопроса содержится в порядке оформления пропусков.
	b) По тексту Правил понятие «объект транспортной инфраструктуры», применяемое обособленно, предлагается заменить на понятие «перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры» (п.п. 5,8,9...).	С учетом того, что сектор свободного доступа является частью зоны транспортной безопасности ОТИ представляется целесообразным рассмотреть возможность замены понятия ОТИ на понятие - зона транспортной безопасности.
	4.9.6. В Правилах нарушена хронология изложения требований к пропускам на транспортные средства, которая применяется в отношении пропусков физических лиц (п. 2 Правил), а именно: пропуска выдаются..., пропуска содержат... .	Предложение носит "вкусовой" характер, не затрагивающий сути содержания требований.

	Для построения логичной структуры Правил предлагается рассмотреть возможность изложения требований к пропускам в следующем порядке: пропуска выдаются (кому?), пропуска содержат (что?), пропуска выдаются (на основании чего?) для каждого вида пропуска (пропуск на физическое лицо, пропуск на транспортное средство, материальный пропуск).	
	4.9.7. В пункте 4 Правил определены требования к информации, содержащейся в постоянном, и разовом пропуске на транспортное средство (транспортном пропуске), в частности: наименование должности лица, под управлением которого будут находиться автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы. При этом, наличие в пропуске фамилии указанного лица Правилами не предусмотрено. Считаем, что в транспортном пропуске должна содержаться информация, необходимая для идентификации транспортного средства, а вся необходимая информация для идентификации лица, управляющего транспортным средством, должна содержаться в пропуске физического лица (личном пропуске). При этом, предусмотренная пунктом 4 Правил информация о должности лица, управляющего ТС, без указания его фамилии, является	Информация, содержащаяся в пропусках, необходима не только для идентификации при осуществлении пропускного режима, но и для подтверждения прав на получение такого пропуска путем сопоставления с перечнями должностей, которые являются приложением к плану ТБ.

	избыточной, не используемой при идентификации транспортного средства, носящей декларативный характер, не позволяющий установить право лица управлять данным транспортным средством и которую невозможно проверить без представления заверенной кадровым органом справки (копии трудового договора). Предлагается указанное требование из Правил исключить.	
	4.9.8. В пункте 8 допущена опечатка, наличие которой делает указанный пункт, противоречащий пункту 26 Правил, касающийся требований к порядку допуска в зону транспортной безопасности лиц, следующих на судно. Указанный пункт не может быть использован для руководства в части оснований для выдачи пропусков. Для исправления указанных противоречий предлагается: а) исключить из п. 8 Правил слова «следующего на транспортное средство»; б) исключить из п. 8 Правил слова «с приложением списка физических лиц, следующих на транспортное средство».	Предложение недостаточно обосновано для заключения о целесообразности.
	4.9.9. Предлагается дать определение понятий перемещаемых в и (или) из зоны транспортной безопасности «материально-технических объектов»,	Реализация предложения представляется нецелесообразной, так как не является предметом регулирования Требований. Урегулировано в правилах досмотра, утвержденных Минтрансом России.

	применяемом в пункте 10, Отсутствие определения может привести к неоднозначному толкованию пункта (от перемещаемых крупногабаритных строений, несамоходных машин, и механизмов (строительная бытовка, дизель-генератор, сварочный аппарат и т.п.) до рабочего инструмента (дрель, лестница, отвертка, и т.п.) или расходных материалов (гвозди, доски, песок, моющее средство, краска и т.п.), используемых при производстве работ). 4.9.10. Предлагается вставить пропущенные слова: в пункте 11 б) Правил после слов «печатью» пропущено слово «(при ее наличии)», применяемое в пунктах 2 в), 2 г), 5, 11 а, 11 в) Правил в связи с тем, что уполномоченные работники подразделений государственных контрольных органов, осуществляющих деятельность в пункте пропуска (пограничный и таможенный органы), не имеют печатей. 4.9.11. Правилами не предусмотрены требования к форме и виду материального пропуска. Кроме того, некоторые нормы, касающиеся материального пропуска, противоречат друг другу: а) В пункте 12 Правил, определяющем требования к информации, которая должна	Реализация предложения представляется целесообразной.

	содержаться в обращения о выдаче материального пропуска на предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ОТИ или ее часть, включена информация о дате, месте рождения, месте жительства (регистрации), занимаемой должности, серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность. Считаем, что в материальном пропуске должна содержаться информация, необходимая для идентификации предусмотренных пунктом 10 Правил перемещаемых в зону транспортной безопасности или из неё материально-технических объектов, а вся необходимая информация для идентификации лица, перемещающего эти объекты, уже содержится в обращении на выдачу личного пропуска (постоянного или разового) работникам субъекта транспортной инфраструктуры и (или) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, т.к. проход в зону транспортной безопасности. В связи с изложенным, в целях исключения дублирования информации предлагается указанную норму из пункта 12 исключить как избыточную. б) требование о предоставлении информации о дате, месте рождения,	Представляется целесообразным рекомендовать осуществление более глубокого изучения данного вопроса.

	месте жительства (регистрации), занимаемой должности, серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность, в отношении служащих (работников) федеральных органов исполнительной власти предусмотренной подпунктом б) пункта 11 Правил, противоречит требованиям пункта 13 Правил, предусматривающих, что для обращений указанной категории лиц такая информация не предоставляется. В целях устранения противоречия предлагается откорректировать нормы Правил, исключающие такие требования для указанной категории заявителей. 4.9.12. Пунктом 17 Правил определён порядок выдачи постоянных пропусков после обязательного согласования с уполномоченными подразделениями органов ФСБ Российской Федерации и органов внутренних дел. При этом сроки согласования постоянных пропусков указанными ФОИВ составляют не менее 30 суток и, в некоторых случаях, могут быть превышены. Указанные порядок передачи и сроки согласования негативно сказываются на персонале компаний и контрагентах. До получения пропуска принятый на работу сотрудник не может приступить к	Представляется целесообразным рекомендовать осуществление более глубокого изучения данного вопроса.

	исполнению обязанностей по трудовому договору, а подрядчик не сможет приступить к выполнению договорных работ. В настоящее время ни один из ФОИВ не имеет технических возможностей по электронному согласованию пропусков, что также увеличивает срок подачи обращений (только на бумажных носителях информации) и их рассмотрения. В связи с изложенным, предлагается рассмотреть вопрос о внесении в регламенты органов ФСБ РФ и органов внутренних дел изменений, позволяющих: а) уменьшить период согласования заявок на пропуск до 10 суток; б) использовать применений современных информационных технологий для подачи заявок на пропуск и получения информации о согласовании их выдачи.	Помимо постоянных, правилами предусмотрена выдача разовых пропусков, с применением которых сотрудники могут приступить к исполнению обязанностей по трудовому договору, а подрядчик сможет приступить к выполнению договорных работ. Вместе с тем, применение современных информационных технологий для подачи заявок на пропуск и получения информации о согласовании их выдачи представляется целесообразным.
	4.9.13. Пунктом 1[e]) Правил определено обязательство СТИ регистрировать факты выдачи пропусков любых установленных видов в базах данных на электронном и бумажном носителях. Считаем указанную норму необоснованной, т.к. она предполагает двойной учет (регистрацию) пропусков. Для исключения требования двойной регистрации пропусков предлагается	Исполнение требований является обязанностью СТИ, а двойная регистрация необходима для контроля выдаваемых пропусков, в связи с чем предлагаемое изменение представляется нецелесообразным.

	изложить пункт 19 Правил в редакции: «19. Пропуска любых установленных видов выдаются только при личном обращении лиц, допускаемых в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а факты их регистрируются в базах данных на электронном и (или) бумажном носителях». 4.9.14. В пункте 23 Правил установлено требование к изъятию (аннулированию) пропусков, одним из условий которого является прекращение трудовых отношений, изменение штатного расписания (перечня) должностей работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности ОТИ. В связи с отсутствием инструментов контроля за изменением штатного расписания должностей работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также факта прекращения ими трудовых отношений с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, возложение на СТИ обязанности изымать (аннулировать) пропуска по вышеуказанному основанию неправомерно. Предлагается определить, что	Представляется целесообразным рекомендовать осуществление более тщательной

	указанные требования в отношении работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей являются не обязательством СТИ, а правом.	проработки данного вопроса на соответствие законодательству.
10	4.10.Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в связи с тем, что по уставу и нормативным документам ФГУП «Росморпорт» не отвечает за обеспечение транспортной безопасности в портах, но принимает участие в этом процессе, рекомендуется более четко определить статус и полномочия ФГУП «Росморпорт» в области обеспечения транспортной безопасности.	Устав ФГУП "Росморпорт" содержит в себе положения по решению предприятием вопросов обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов.
11	4.11.Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях реализации Постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»:	

	4.11.1. В трактовке Постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 п.5 п\п 26 возникает возможность двоякого толкования сектора свободного доступа, где на границах проводится досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр, а выявление правовых оснований для физических лиц для прохода в данный сектор не требуется. Это два взаимоисключающих положения. В предшествующем приказе № 41 однозначно сказано, что для сектора свободного доступа не требуется ни досмотр, ни проверка правовых оснований, и это логично. Иначе такая зона - не сектор свободного доступа, а зона ТБ со всеми последствиями. Рекомендуется уточненить сектор свободного доступа, так как это важно и по п. 27 приказа Министерства транспорта № 227, где вновь нелогично утверждается, что при доступе в сектор свободного доступа (пусть и в случаях установленных Требованиями) проводится досмотр, дополнительный и повторный досмотр, но не свободный доступ.	В связи с отсутствием двоякого толкования в процессах досмотра и обеспечения пропускного режима на границах сектора свободного доступа реализация предложения представляется нецелесообразной.
	4.11.2. По п.6 п/п24 Постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 требуется обеспечить хранение данных с технических средств охраны, но без указания сроков хранения данное положение бессмысленно (для объектов	Конкретные сроки хранения информации с учетом требований устанавливаются другими нормативными документами.

	инфраструктуры эти сроки определены). Здесь следует учесть сроки хранения по приказу Минтранса № 227 2015 г. и состыковать таковые также и с постановлением правительства № 969 2016 г. по срокам хранения.	
	4.12. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях оптимизации нагрузки в области обеспечения безопасности предлагается снизить требования по обеспечению транспортной безопасности применительно к маломерным судам.	Реализация возможна исключительно через внесение соответствующих изменений в законодательство о транспортной безопасности.
	4.13. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях усиления режима безопасности на водных путях, предлагается установить контроль над маломерными судами в части защиты крупнотоннажных судов от рисков незаконного вмешательства.	Реализация возможна исключительно через внесение соответствующих изменений в законодательство о транспортной безопасности.
	4.14. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях снижения правовой неопределенности предлагается определить порядок обеспечения безопасности в акватории морского порта с учетом того, что субъекты транспортной инфраструктуры нивелировали свои категории по транспортной безопасности, а капитаны портов еще не	Реализация возможна исключительно через внесение соответствующих изменений в законодательство о транспортной безопасности.

	получили соответствующие полномочия в области транспортной безопасности.	
	4.15. Федеральному агентству речного и морского транспорта для проведения крупных спортивных соревнований и открытия туристического маршрута Сочи-Новороссийск- Ялта-Ссвастополь целесообразно создать комиссию по морской безопасности в морском порту Новороссийск.	Работа комиссии по морской безопасности осуществляется в соответствии с решением Антитеррористической комиссии Краснодарского края.
	4.16.Министерству транспорта РФ в целях повышения эффективности выполнения требований транспортного законодательства в морском порту и его антитеррористической защищенности целесообразно внести дополнения в «Положение о капитане морского порта», наделяющие капитана морского порта полномочиями касательно:	
	a) выполнения им функций по контролю за соблюдением международных договоров РФ МК СОЛАС-74 и МК ОС1ІС на территории морского порта; b) право требовать от морских терминалов соблюдения законодательства о транспортной безопасности на территории морского порта.	Положение о капитане морского порта содержит положения, соответствующие нормативным правовым актам Российской Федерации. Приказ об утверждении Положения, зарегистрирован в Минюсте России. Контрольные полномочия капитанов содержатся в Кодексе торгового мореплавания.

12	4.17. Министерству транспорта РФ в целях повышения достоверности и качества разработанных ОУ и ПОТБ, а также повышения эффективности системы охраны в морском порту и его антитеррористической защищенности рекомендуется: 4.17.1. Предоставить полномочия капитану морского порта на рассмотрение и согласование: 4.17.1.1. Заявления хозяйствующих субъектов/судовладельцев на присвоение категории транспортной безопасности ОТИ и ТС - для проверки достоверности представленной информации; 4.17.1.2. Проектов разработанных аккредитованными организациями документов «Оценка уязвимости морского терминала» и «План обеспечения транспортной безопасности морского терминала» (далее - ОУ и ПОТБ), осуществляющих деятельность в подчиненном морском порту - для выявления недостоверной информации и не полного учета факторов, оказывающих влияние на систему охраны в морском порту и его антитеррористическую защищенность в целом; 4.17.1.3. Обязать владельцев морских	Предложение не согласуется с положениями законодательства. Реализация возможна только через изменение законодательства в области транспортной безопасности и торгового мореплавания.

	терминалов проводить согласование вышеназванных документов у капитана морского порта, внеся изменения: 4.17.1.4. В приказ Министерства транспорта РФ от 21.02.2011 № 62 «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности»; 4.17.1.5. В приказ Министерства транспорта РФ от 11.02.2010 № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»; 4.17.1.6. В приказ Министерства транспорта РФ от 12.04.2010 № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».	