МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСМОРРЕЧФЛОТ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

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

21 НОЯ 2018 № АТ-19/12879
на № _____ от _____

Депутату Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

А.Б. Выборному

Уважаемый Анатолий Борисович!

Федеральное агентство морского и речного транспорта рассмотрело резолюцию VIII Международного форума «Безопасность на транспорте», направленную письмом от 22.10.2018 № ВЫБ-4/1861 и представляет оценку инициативам участников Форума (прилагается).

Участие в IX Международном форуме «Безопасность на транспорте» запланировано в рабочем графике Росморречфлота.

Одновременно сообщаем, что в подведомственные ФГУП «Росморпорт», ФБУ «Служба морской безопасности», ФБУ «Морспасслужба» письмом от 14.11.2018 № УТБ-2952 были направлены инициативы участников Форума с поручением их рассмотрения, а также внесения участия в IX Международном форуме «Безопасность на транспорте» в рабочий график учреждений.

Приложение: на 18 л. в 1 экз.

С уважением,

А.В. Тарасенко

Лапкина Кристина Геннадиевна
Тел.: 8 (495) 626-19-42, УТБ
lapkinakg@morflot.ru

137500 747208
Государственная Дума ФС РФ
Дата 30.11.2018
№598310-7; 3.15

Результат рассмотрения
ежегодной общественной резолюции VIII Международного форума
"Безопасность на транспорте"

Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта		
1.	5.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта создать рабочую группу, из числа субъектов транспортной инфраструктуры (собственников морских платформ, искусственных установок и сооружений), для выработки единого решения по внесению изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678, касающегося обеспечения транспортной безопасности установок и сооружений, созданных на основе морских плавучих (передвижных) платформ, в том числе на основе плавучих (подвижных) буровых установок (платформ), эксплуатируемых и используемых во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации. Действующее законодательство в области обеспечения транспортной безопасности, не в полной мере отражает требования по защите искусственных установок и сооружений, созданных на основе морских плавучих (передвижных) платформ. К указанной категории ОТИ применяются такие же Требования, как и к портам, хотя по сути это совершенно разные объекты, как по территории, так и по функциональному значению.	Особенности исполнения требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского транспорта, при создании, эксплуатации и использовании во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации установок и сооружений, создаваемых на основе морской плавучей (передвижной) платформы содержатся в приложении к требованиям по обеспечению транспортной безопасности, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678.
2.	5.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта определить меры по включению акватории морского порта в состав объектов транспортной инфраструктуры, распространив на эту территорию	В соответствии с подпунктом "г" части 5 статьи 1 Федерального закона "О транспортной безопасности" акватории морских портов отнесены к объектам транспортной инфраструктуры (ОТИ). Согласно части 4 статьи 9 Федерального закона "О транспортной безопасности"

	требований по противодействию угрозам совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и установлению компетенции соответствующих государственных органов в этой сфере. Не имеют четкого нормативно-правового вопросы обеспечения транспортной безопасности в акватории морского порта, поскольку их регулирование не входит в компетенцию структур, уполномоченных обеспечивать безопасность объектов портовой инфраструктуры (территориальные подразделения МВД России, ФСБ России, Федеральной таможенной службы, Роспотребнадзора, администрации морских портов). По факту защита и обеспечение безопасности акватории порта и объектов ТЭК возложена на хозяйствующий субъект, ответственный за разработку и реализацию плана обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и паспортов безопасности объектов ТЭК. При этом акватория морского порта в состав указанных объектов не входит, в том числе, и акватория в полосе непосредственно примыкающей к объектам транспортной инфраструктуры причальной зоны. Приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» акватории морских портов исключены из перечня объектов, подлежащих категорированию и, соответственно, по ним не разрабатывается План обеспечения транспортной безопасности акватории.	реализация планов обеспечения транспортной безопасности акваторий морского порта должна осуществляться капитанами морских портов. Частью 2 и 3 статьи 11 Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ о морских портах установлено, что капитан морского порта обеспечивает транспортную безопасность акватории морского порта, в том числе принимает меры по предотвращению, прекращению незаконных нахождения и передвижения морских и иных судов в акватории морского порта, информирует уполномоченные в области транспортной безопасности федеральные органы исполнительной власти (ФСБ, МВД России, Ространснадзор) об угрозе совершения или о совершении актов незаконного вмешательства в морском порту. Вместе с тем, приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» акватории морских портов отнесены к ОТИ не подлежащим категорированию. В целях реализации законодательства о транспортной безопасности в отношении акваторий морских портов необходимо принятие требований для ОТИ не подлежащих категорированию. Проект федерального закона по данному вопросу прошел первое чтение в Государственной Думе.
3.	5.3. Министерству транспорта	Подпунктом "ж" части 5 статьи 1

	Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в абзац 4 пункта 2 Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта (далее – Требования), утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678, в части исключения объектов систем связи, навигации и управления движением судов, расположенных вне морских терминалов, акваторий морских портов и портов, расположенных на внутренних водных путях с целью нераспространения Требований на вышеуказанные объекты.	Федерального закона "О транспортной безопасности" объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств отнесены к объектам транспортной инфраструктуры. Таким образом, реализация предлагаемого изменения станет возможной только после внесения соответствующих изменений в указанную законодательную норму.
4.	5.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается инициировать внесение изменений в приказ Минтранса России от 23.07.2014 № 196 «Об установлении перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» (далее - Перечень) в части дополнения Перечня следующими объектами морского транспорта: • системы управления движения судов (СУДС); • глобальные морские системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ); • контрольно - корректирующие станции спутниковых навигационных систем (ККС).	Предложение поддерживается.

5.	5.5. Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях недопущения расширенного толкования понятия «транспортное средство морского транспорта», подпадающего под исполнение ФЗ-16 от 09.02.2007 «О транспортной безопасности», внести изменения в пункт «г» части 11 статьи 1, исключив слова «используемые в целях торгового мореплавания (морские суда)». При этом, определить конкретные цели использования морских судов, при которых на них распространяются требования 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» (по аналогии с судами внутреннего водного транспорта).	Предложение поддерживается.
6.	5.6. Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях приведения к единообразию определения транспортного средства на морском и внутренне водном транспорте предлагается внести изменения в 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности», а именно подпункт «г» пункта 11 статьи 1 изложить в следующей редакции: «Суда, используемые для перевозки пассажиров и перевозки грузов повышенной опасности, валовой вместимостью более 500 регистровых тонн (GT).	Росморречфлотом ранее предлагалась следующая соответствующая положениям международных договоров Российской Федерации редакция подпункта «г» части 11 статьи 1 Федерального закона "О транспортной безопасности": "морские суда, используемые для перевозки пассажиров и грузов, валовой вместимостью более 500 регистровых тонн (GT), за исключением искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со статьей 12.3 настоящего Федерального закона".
7.	5.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному	

	агентству морского и речного транспорта предлагается инициировать внесение изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 16.07.2017 N 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» (далее-Требования), а именно: 5.7.1. Изложить пункт 5.5. Требований следующим образом: «Обеспечить проведение оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и представление ее результатов на утверждение в Федеральное агентство морского и речного транспорта в установленном порядке в течение 5 (пяти) месяцев с даты размещения на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта сведений о присвоении категории объекту транспортной инфраструктуры, которое сопровождается соответствующим уведомлением субъекта транспортной инфраструктуры по электронной почте и в письменном виде». Установленный 3-месячный срок на выполнение оценки уязвимости ОТИ (в том числе один месяц – для специализированной организации) приемлем только для транспортных средств и небольших объектов транспортной инфраструктуры 4-й категории (отдельные здания или сооружения, однопричальные объекты без береговой инфраструктуры, дамбы, волноломы и т.д.). По ОТИ 4-й категории с несколькими причалами и развитой береговой	Предложение не соответствует обоснованным Отраслевым типовым нормам времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, утвержденным приказом Минтранса России от 15.11.2010 № 248.

	инфраструктурой, а также по ОТИ 3-й категории уже проблемно уложиться в месячный срок, установленный для специализированной организации приказом Минтранса России № 87 (1 месяц), с соблюдением качества работы и достоверности приведенной в оценке уязвимости информации. С точки зрения нормальной логики было бы справедливым дифференцировать сроки выполнения оценки уязвимости ОТИ в зависимости от их категории и сложности, либо предоставить возможность специализированным организациям самостоятельно устанавливать сроки выполнения оценки уязвимости (например, для ТС и простых ОТИ 4-й категории – 1месяц, для сложных ОТИ 4-й категории и ОТИ 3-й категории – 2 месяца, для ОТИ 2 и 1 категории -3 месяца).	
8.	5.7.2. Изложить пункт 5.6 Требований следующим образом: «На основании утвержденных результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры представить в Федеральное агентство морского и речного транспорта план объекта транспортной инфраструктуры в течение 3 месяцев с даты официального получения субъектом транспортной инфраструктуры утвержденного экземпляра (1-й экземпляр) результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры». Установленный 3-месячный срок с даты утверждения оценки уязвимости на разработку плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ и предоставление его в Росморречфлот на утверждение, во многих случаях не реален, так как не учтено фактическое время нахождения утвержденной оценки уязвимости в пути	Трехмесячный срок с даты утверждения результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры (подпункт 6 пункта 5 требований) установлен с учетом срока необходимого для их пересылки или вручения специализированной организации. К разработке плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ в соответствии с существующей практикой СТИ или специализированные организации приступают сразу после формирования отчета о результатах оценки уязвимости.

	с даты утверждения в Росморречфлот и до даты получения утвержденной оценки субъектом транспортной инфраструктуры (СТИ). Реально СТИ может приступить к разработке плана ОТБ только по факту получения утвержденной оценки уязвимости, то есть дата получения СТИ утвержденной оценки должна быть отправной точкой для начала разработки Плана ОТБ.	
9.	5.7.3. Изложить пункт 5.7 Требований следующим образом: «Реализовать план объекта транспортной инфраструктуры поэтапно в предусмотренные этим планом сроки: • В отношении организационных мероприятий – в течение 3 месяцев от даты получения утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности; • В отношении инженерно-технических мероприятий, не связанных с проектированием и капитальным строительством - в течение 12 месяцев от даты получения утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности; • В отношении инженерно-технических мероприятий, связанных с проектированием и капитальным строительством - в течение 24 месяцев от даты получения утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности; Сроки реализации плановых мероприятий нелогично связывать с датой присвоения категории объекту транспортной инфраструктуры. Кроме того, сроки реализации плановых	Конкретизация сроков выполнения этапов реализации плана может привести к их массовому невыполнению и соответствующему повышению риска наложения санкций со стороны государственных контрольно-надзорных органов. Сроки выполнения плановых мероприятий привязаны к дате присвоения категории ОТИ в связи с тем, что выполнение плана в соответствии с требованиями сопряжено, в том числе с необходимостью проведения в рамках реализации плана оценки уязвимости, разработки плановых позиций, заблаговременной подготовки организационно-распорядительных документов и т.д. С момента присвоения категории субъект транспортной инфраструктуры фактически приступает к реализации плановых позиций.

	мероприятий нельзя привязывать к дате получения категории еще и потому, что Требованиями не учитывается сроки вероятных корректировок, как оценок уязвимости, так и планов по замечаниям Росморречфлота (это обычная неизбежность практической работы), что существенно сдвигает общие сроки реализации законодательных требований по транспортной безопасности. Тем более, что Требованиями в пунктах 5.21, 5.22, 5.23 и 5.30 и других реализация плановых мероприятий привязывается к уже утвержденному плану ОТБ.	
10.	5.7.4. Изложить пункт 5.7 следующим образом: «Разработать и утвердить следующие организационно-распорядительные документы, заверенные копии которых являются обязательными приложениями к плану обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры». Например, согласование в Росморречфлоте трех образцов типовых пропусков (постоянный и разовый пешеходный и постоянный автомобильный) для ОТИ, расположенных в Дальневосточном регионе выливается в среднем в 2-месячный срок. А согласование Порядка передачи данных с технических средств – минимум 3 месяца, то есть по одному месяцу на каждый согласующий орган. Поскольку перечисленные обязательные документы прилагаются к плану ОТБ, они априори должны быть оформленными. Поэтому устанавливать какой-либо срок на их утверждение является излишним нормативом. Любой жестко установленный срок в Требованиях, является основанием для возбуждения административного преследования в виде штрафных санкций	Предложение поддерживается в следующей редакции преамбулы к подпункту 9 пункта 5 требований: "9) утвердить следующие организационно-распорядительные документы, направленные на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, заверенные субъектом транспортной инфраструктуры копии которых являются приложениями к плану объекта транспортной инфраструктуры:".

	со стороны Ространснадзора и прокуратуры за нарушение сроков. Нереальные сроки являются также причиной проявления коррупционных деяний.	
11.	5.8. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается инициировать внесение изменений в Правила допуска на объект транспортной инфраструктуры (Приложение к Требованиям по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиям к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающим уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта), а именно изложить пункт 25 следующим образом: «Образцы пропусков согласовываются с уполномоченными подразделениями органов федеральной службы безопасности, органов внутренних дел и региональными (бассейновыми) Администрациями морских портов Федерального агентства морского и речного транспорта в целях их соответствия положениям пунктов 3, 4 и 6 настоящих Правил и прилагаются к положению (инструкции) о пропускном и внутриобъектовом режимах на объекте транспортной инфраструктуры». Реквизиты приведенных пропусков уже согласованы с федеральными органами на высшем уровне, то согласование собственно образцов пропусков является достаточным на территориальном уровне, то есть уполномоченными подразделениями, которые непосредственно обеспечивают безопасность на подведомственных территориях. От имени Росморречфлота согласование образцов пропусков на	Реализация предложения станет возможной только после внесения соответствующих изменений в полномочия Администраций морских портов, регламентированных статьёй 12.1 Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ о морских портах.

	местах могут осуществлять Администрации морских портов. Это на порядок ускорит процедуру согласования образцов пропусков.	
12.	5.9. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается в приложение к приказу Минтранса России от 23.07.2014 № 196 внести следующие изменения: Подраздел «Речной транспорт» раздела I перечня объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, дополнить абзацем следующего содержания: «Сооружения, используемые для посадки, высадки и обслуживания пассажиров (дебаркадеры), расположенные на внутренних водных путях вблизи населенных пунктов с численностью населения менее 10 тысяч человек и среднесуточный пассажиропоток которых составляет менее 100 пассажиров в сутки». Значительная часть объектов транспортной инфраструктуры расположена в труднодоступных и малонаселенных территориях. Удаленность от населенных пунктов, отсутствие поблизости линий электропередач, проводной и беспроводной линий связи и другие условия практически исключают возможность реализации требований транспортной безопасности на данных объектах. Организация контрольно-пропускных пунктов, оснащение объектов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечение круглосуточной охраны объектов, а также реализация целого ряда других требований представляются невозможными по вполне объективным причинам.	С учетом обращений субъектов Российской Федерации ранее предлагалось раздел "Речной транспорт" Перечня дополнить словами "дебаркадеры, плавучие причалы, понтоны, стоечные суда и другие технические сооружения подобного рода".

13.	5.10. Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях повышения возможности и исполнения всех требований 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» применительно к малым прогулочным пассажирским судам предлагается отменить заведомо неисполнимые и чрезмерно дорогостоящие мероприятия по оборудованию малых прогулочных пассажирских судов специальными средствами досмотра и наблюдения, а также подготовки и содержания огромного штата подразделений транспортной безопасности, так как развитие малых предприятий водного транспорта, ориентированных на оказание услуг по перевозке и экскурсионному обслуживанию населения, при разумном размере цен на билеты. Выполнение всех требований Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности» и огромного числа сопутствующих документов во первых – физически невозможно на малых прогулочных пассажирских судах, во вторых – повлечет за собой большие материальные расходы, которые неизбежно будут включаться в цену билетов, что обязательно приведёт к снижению пассажиропотока и негативно отразится на самих предприятиях водного транспорта.	Смотри комментарий к пункту 6 результата рассмотрения общественной резолюции.
14.	5.11. Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта	Смотри комментарий к пункту 6 результата рассмотрения общественной резолюции.

	в целях повышения рентабельности маломерных судов предлагается реализовать законопроект по исключению маломерных судов из требований Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности». Законопроект был разработан и направлен в Правительство РФ депутатом Государственной Думы ФС РФ А.М. Меткиным и членом Совета Федерации ФС РФ. Н.В. Власенко. Причиной разработки законопроекта стало понимание, что для выполнения требований закона о транспортной безопасности владельцам маломерных судов приходится нести дополнительные финансовые расходы, что соизмеримы со стоимостью самого судна.	
15.	5.12. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается подготовить проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в перечень участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры», следующего содержания: 5.12.1. «Подпункт «г» пункта 5 перечня участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной	С учетом обращений субъектов Российской Федерации предлагается ОТИ, перечисленные в подпункте "г" пункта 5 перечня, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18.07.2016 № 686, отнести к ОТИ не подлежащим категорированию, с разработкой и принятием для них соответствующих требований по обеспечению транспортной безопасности.

	инфраструктуры, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18.07.2016 № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, N 30, ст. 4924; 2017, N 10, ст. 1482), исключить».	
16.	5.12.2. В случае принятия вышеуказанного постановления Правительства Российской Федерации Минтрансу России предлагается внести изменения в Перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта, утвержденный приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196, а именно: раздел «Речной транспорт» Перечня после слов «пункты отстоя судов» и запятой дополнить словами «плавучие объекты, используемые в целях судоходства». При неукоснительном, исчерпывающем выполнении требований ТБ состояние защищенности плавучих объектов (ОТИ) не обеспечивает защиту от актов незаконного вмешательства. АНВ в отношении ОТИ могут осуществить: с набережных, расположенных на расстоянии 1 – 3 метров от плавучего объекта (набережные – территории общего пользования, т.е. территория которой беспрепятственно пользуется неограниченный круг лиц);с воздуха (с использованием технических средств:	В случае принятия предложения, содержащегося в пункте 5.12.1 общественной резолюции, ОТИ, перечисленные в подпункте "г" пункта 5 перечня, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18.07.2016 № 686, перестанут являться ОТИ в значении Федерального закона "О транспортной безопасности". С учетом данного обстоятельства внесение предлагаемого изменения в Перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта, утвержденный приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196, станет невозможным.

	квадрокоптеров, управляемых летательных аппаратов и т.п.); со стороны водного объекта (маломерные суда, включая гидроциклы, гребные суда и т.п.). Принятие положительного решения будет способствовать: • развитию субъектов малого и среднего предпринимательства, осуществляющих деятельность по перевозке внутренним водным транспортом пассажиров, в том числе с использованием маломерных судов; • сохранению доступных цен на билеты транспортных и экскурсионно-прогулочных маршрутов перевозок пассажиров; • созданием условий (финансовых) для направления высвободившихся средств на строительство новых судов для внутригородских транспортных и экскурсионно-прогулочных маршрутов перевозок пассажиров.	
17.	5.13. Комитету Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений 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, например, маломерных судов длиной более 12 м, осуществляющих коммерческую деятельность по перевозке людей. В результате внесения изменений в нормативно-правовую базу ФЗ-16 «О транспортной безопасности» будут исключены заведомо невыполнимые (по формальному признаку) требования	Росморречфлотом ранее предлагалась следующая соответствующая положениям международных договоров Российской Федерации редакция подпункта «г» части 11 статьи 1 Федерального закона "О транспортной безопасности": "морские суда, используемые для перевозки пассажиров и грузов, валовой вместимостью более 500 регистровых тонн (GT), за исключением искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со статьей 12.3 настоящего Федерального закона". Принятие данного предложения

	законодательства к владельцам маломерных судов, за неисполнение которых предусмотрены административные штрафы (ст. 11.15 КоАП РФ) и уголовная ответственность (ст. 263 УК РФ).	позволит решить все возникающие проблемы с маломерными судами.
По совершенствованию системы предупреждения аварийных ситуаций:		
21.	5.16. Министерству транспорту Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного флота, Федеральному агентству по рыболовству в целях повышения безопасности мореплавания, в том числе судов промысловых флота предлагается рассмотреть следующие предложения: По совершенствованию системы предупреждения аварийных ситуаций: 5.16.1. Улучшать систему подготовки людей на берегу и повысить эффективность и прозрачность действующих систем подготовки плавсостава для судов рыбопромыслового флота;	Учитывая, что Федеральное агентство по рыболовству является подведомственным Министерству сельского хозяйства Российской Федерации целесообразно предложения по совершенствованию системы предупреждения аварийных ситуаций на судах рыбопромыслового флота выделить отдельным пунктом за Минсельхозом России и Росрыболовством. Таким образом, разделив мероприятия по принадлежности между Минтрансом России и Минсельхозом России.
22.	5.16.2. Провести полный аудит действующей системы выдачи разрешительных документов, то есть полностью исключить «субъективный» фактор выдачи свидетельств. Непрошедшие тестирование не должны допускаться до работы на промыслах;	Смотри комментарий к пункту 21 результата рассмотрения общественной резолюции.
23.	5.16.3. Ввести требование всем без исключения судовладельцам требование об организации комплексных программ по безопасности мореплавания, включающих, в том числе, тренировки на берегу и в условиях открытого моря;	Предложенное мероприятие должно проводиться в рамках существующей Системы управления безопасности компании. Указанный подпункт представляется избыточным.
24.	5.16.4. На постоянной основе проводить семинары для обмена опытом между	Смотри комментарий к пункту 23 результата рассмотрения общественной

	экипажами судов с разбором аварийных ситуаций и мер по их устранению, практическим обзором индивидуальных и групповых средств спасения;	резолюции.
25.	5.16.5. Регулярно проводить противопожарную подготовку экипажей, обратить внимание на расположение легковоспламеняющихся вещей, одежды, тары;	Смотри комментарий к пункту 23 результата рассмотрения общественной резолюции.
26.	5.16.6. Усилить надзор за соблюдением норм безопасности части малотоннажного флота по отдельным направлениям, в которых особо велик риск создания аварийной ситуации и угрозы жизни людей – в отдельных случаях необходимо принимать принципиальное решение о недопуске судна на промысел;	В соответствии с пунктом 58 Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утвержденных приказом Минтранса России от 26.10.2017 № 463 (далее – Общие правила), капитан морского порта подвергает судно осмотру в соответствии с требованиями пунктов 59-61 Общих правил. Для судов, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации, рассчитывается оценка рисков, что влияет на периодичность осмотра судна в рамках государственного портового контроля и усиливает контроль за соблюдением норм безопасности. Освидетельствование рыболовных судов и их судовладельцев на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения осуществляется в соответствии с приказом Минсельхоза России от 28.04.2015 № 166 «О реализации постановления Правительства Российской Федерации от 08.10.2012 № 1023 «О реализации положений главы IX приложения к Международной конвенции по охране человеческой

		жизни на море 1974 года и Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения» (далее – Приказ Минсельхоза № 166). Под действие указанного приказа попадают все рыболовные суда независимо от их размерений. Подпункт 5.16.6. представляется избыточным.
Предложения по техническому наполнению системы безопасности мореплавания:		
28.	5.16.8. Ввести обязательное использование современных индивидуальных средств спасения (утепленные гидрокостюмы, маяки); контроль их достаточности и качества на борту;	Учитывая, что оснащение судов средствами спасания осуществляется в строгом соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 г. - SOLAS-74 и Правилами Российского Морского Регистра Судоходства, предложения по техническому наполнению системы безопасности мореплавания предлагается исключить, так как оно является избыточным.
29.	5.16.9. Разработать и внедрить современные индивидуальные средства спасения (в том числе автоматизированные комплексы).	Смотри комментарий к пункту 28 результата рассмотрения общественной резолюции.