



**VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
БЕЗОПАСНОСТЬ
НА ТРАНСПОРТЕ**

**ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ
РЕЗОЛЮЦИЯ**

2018 г.

ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ VIII МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

30 мая – 1 июня 2018 года в Санкт-Петербурге состоялся VIII Международный форум «Безопасность на транспорте», организованный Автономной некоммерческой организацией «Общественный форум «Безопасность на транспорте».

Мероприятие прошло при поддержке и участии Государственной Думы ФС РФ, Министерства транспорта РФ, МВД России, МЧС России, ФСБ России, Ространснадзора, Росморречфлот, Росжелдора, Росатодора, ОАО «РЖД», других профильных ведомств и региональных органов власти, а также коммерческих и общественных организаций, СМИ. В мероприятии приняли участие более 500 делегатов из 42 регионов России и 6 иностранных государств.

Цель форума - выработка эффективных решений в области обеспечения комплексной безопасности транспортной системы России.

Деловая программа форума прошла по двум ключевым направлениям: обеспечение транспортной безопасности и борьба с терроризмом; обеспечение безопасности на транспорте, безаварийного движения и безопасной эксплуатации транспортных средств.

Пленарное заседание форума открыл председатель Общественного совета АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте», заместитель председателя Комитета по безопасности и противодействию коррупции Государственной Думы ФС РФ А.Б. Выборный, который отметил, что форум поднимает самые актуальные темы в области безопасности на транспорте и особо подчеркнул, что это единственное в России отраслевое мероприятие, по итогам которого формируется экспертная резолюция.

В дискуссиях форума с докладами выступили представители органов власти, формирующие политику в области комплексной безопасности на транспорте: Н.Ю. Захряпин, заместитель Министра транспорта РФ, А.С. Старовойтов, член Комитета ГД ФС РФ по транспорту и строительству, С.Г. Васильев, заместитель руководителя Ространснадзора, Ш.Н. Шайдуллин, заместитель генерального директора – начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД», А.В. Бревнов, заместитель начальника Главного управления на транспорте МВД России и другие представители профильных ведомств.

Особое внимание в работе форума было уделено обеспечению транспортной безопасности в России, в том числе проблемам реализации 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности», аспектам аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и деятельности подразделений транспортной безопасности, вопросам сертификации инженерно-технических средства обеспечения транспортной безопасности, а также перспективам снижения издержек субъектов транспортной отрасли на выполнение нормативно-правовых требований в области обеспечения транспортной безопасности.

Кроме того, в рамках деловой программы форума прошли секции, посвященные роли человеческого фактора в обеспечении безопасности на транспорте, развитию интеллектуальных транспортных систем и безопасности дорожного движения, а также информационным технологиям и кибербезопасности транспортной отрасли.

В рамках форума прошла конференция «Чемпионат мира по футболу FIFA в России: Как будет обеспечена безопасность на транспорте», где была дана общая оценка готовности транспортной инфраструктуры российских регионов к обеспечению безопасности в период проведения мундиала.

На полях форума прошло публичное обсуждение результатов правоприменительной практики территориальных органов Ространснадзора по СЗФО за первый квартал 2018 года. Особо внимание было уделено внедрению риск-ориентированного подхода, который подразумевает дифференциацию интенсивности проверок хозяйствующих субъектов в зависимости от риска причинения вреда.

Общественная Резолюция состоит из 8 структурно-тематических разделов, охватывающих основные направления в области обеспечения комплексной безопасности на транспорте.

В Резолюцию вошли 259 предложений от 75 инициаторов от органов власти, бизнеса, науки, образования и некоммерческих организаций. Итоговый документ поддержали 85 регионов Российской Федерации.

Участники VIII Международного форума «Безопасность на транспорте» обращаются в Федеральное Собрание Российской Федерации, органы исполнительной власти Российской Федерации и подведомственные организации с инициативами по рассмотрению целесообразности выполнения следующих мероприятий.

ОГЛАВЛЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ

1. Законодательное регулирование и государственная политика в области обеспечения комплексной безопасности на транспорте	4
2. Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности. Совершенствование деятельности подразделений транспортной безопасности.	16
3. Транспортная (авиационная) безопасность и безопасность полетов	
Транспортная (авиационная) безопасность.....	31
Безопасность полетов	45
4. Обеспечение комплексной безопасности на железнодорожном транспорте	
Транспортная безопасность железнодорожного транспорта и метрополитена.....	5
Безопасная эксплуатация железнодорожного транспорта.....	54
5. Обеспечение безопасности на водном транспорте	
Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта.....	56
Обеспечение безопасности судоходства	66
6. Обеспечение безопасности автомобильного транспорта и дорожного движения	
Транспортная безопасность автомобильного транспорта	68
Обеспечение безопасности дорожного движения	92
7. Нормативно-правовое регулирование и совершенствование инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности	105
8. Цифровые технологии в обеспечении безопасности на транспорте, обеспечение информационной и кибербезопасности транспортной отрасли.....	114
Список инициаторов.....	117

1. Законодательное регулирование и государственная политика в области обеспечения комплексной безопасности на транспорте

1.1. Комитету Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по безопасности и противодействию коррупции, Комитету Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается поддержать принятие проектов федеральных законов, предлагаемых к рассмотрению Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации:

1.1.1. № 388289-7 «О внесении изменений в статью 12.3 Федерального закона «О транспортной безопасности» (о праве подразделений транспортной безопасности на приобретение, хранение и использование гражданского оружия самообороны);

1.1.2. № 290675-7 «О внесении изменений в отдельные изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части повышения уровня безопасности дорожного движения (об аудите безопасности дорожного движения)», внесенный Правительством Российской Федерации;

1.1.3. № 262341-7 «О внесении изменений в отдельные изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек», внесенный Правительством Российской Федерации;

1.1.4. № 183830-7 «О внесении изменений в статью 21 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об оборудовании железнодорожных переездов комплексами фото- и видеофиксации).

1.2. Министерству транспорта Российской Федерации в целях реализации требований по обеспечению транспортной безопасности (на основании изменений законодательства), предлагаем инициировать вопрос о разработке федеральной целевой программы, предусматривающей софинансирование мероприятий по обеспечению

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

транспортной безопасности, проводимых субъектами транспортной инфраструктуры, из бюджетов разных уровней на ближайшие три года.

1.3. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать принятие нормативных правовых актов, регламентирующих реализацию экономических мер обеспечения транспортной безопасности с установлением источников компенсации затрат субъектов транспортной инфраструктуры на приведение их в соответствие требованиям транспортной безопасности.

1.4. Евразийской экономической комиссии в целях обеспечения безопасности транспортного сообщения в ЕАЭС предлагается:

1.4.1. Отметить целесообразность проработки вопросов интеграции в области обеспечения транспортной безопасности в Евразийском Экономическом союзе;

1.4.2. Проработать вопрос участия в работе IX Международного форума «Безопасность на транспорте» представителей уполномоченных органов государств-членов Евразийского экономического союза в области обеспечения антитеррористической безопасности на транспорте.

1.5. Комитету Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», предусматривающие обязательное лицензирование транспортно-экспедиционных компаний.

1.6. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Федеральной службой войск национальной гвардии Российской Федерации предлагается реализовать требования Постановления Правительства Российской Федерации от 15.11.2014 № 1209 "О специальных средствах, видах, типах и моделях служебного огнестрельного оружия, патронов к нему и нормах обеспечения ими работников подразделений транспортной безопасности и об утверждении Правил приобретения, хранения, учета, ремонта и уничтожения специальных средств, используемых работниками подразделений транспортной безопасности) и принять акты, необходимые для реализации Правил, предусмотренных пунктом 1 настоящего постановления.

В настоящее время невозможно получить разрешение формы РСЛа (разрешение на хранение и ношение служебного оружия) на работника подразделения транспортной безопасности, так как недостаточно проработаны документы, регулирующие порядок оборота оружия.

1.7. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой безопасности Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 10.12.2008 № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» или принять новый нормативный документ, определяющей порядок взаимодействия (оповещения) руководителей образованных в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 15.02.2006 № 116 Федерального оперативного штаба, оперативных штабов в субъектах Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения носящего террористический характер акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса (уровни № 2 и № 3) с руководителями ОАО «РЖД», Росавиации и субъектов автотранспортной инфраструктуры, а также морского и речного транспорта.

1.8. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается предусмотреть программный подход в решении задач по реализации требований обеспечения транспортной безопасности, предусматривающий софинансирование мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, проводимых субъектами транспортной инфраструктуры, из бюджетов разных уровней.

1.9. Комитету Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по безопасности и противодействию коррупции, Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации предлагается рассмотреть необходимость и инициировать законодательное закрепление за органами внутренних дел право, позволяющее составлять протоколы на граждан – нарушителей федерального законодательства в области транспортной безопасности, в соответствии с этим внести соответствующие правки в Кодекс об административных правонарушениях.

1.10. Комитету Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать исключение из определений, норм и требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» необходимость категорирования, проведения оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности в отношении транспортных средств всех видов транспорта. Установить для транспортных средств разработку паспортов обеспечения транспортной безопасности, которые подлежат утверждению субъектами транспортной безопасности, что позволит сократить расходы субъекта транспортной инфраструктуры на оплату услуг и иных специализированных организаций или специалистов, осуществляющих практическую реализацию данных процедур.

1.11. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть вопрос о расширении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта, утвержденного приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196.

1.12. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается проработать вопрос исключения транспортных средств из перечня обязательных к проведению категорирования.

Не все организации в силу своих финансовых возможностей могут в полной мере обеспечить надлежащий уровень транспортной безопасности, так как на проведение оценки уязвимости ТС, составление плана транспортной безопасности транспортного средства, обучения специалиста сил обеспечения транспортной безопасности, проведение компетентными органами его аттестации, необходимы значительные финансовые средства. Это, не считая затрат на техническое оснащение техническими средствами ОТБ транспортного средства, а данных средств у перевозчиков нет.

Если еще учитывать и текучесть кадров, когда обученный и аттестованный водитель увольняется и на его место приходится брать другого водителя и заново проводить обучение и аттестацию, делает решение данного вопроса практически невыполнимым.

Непонятен сам механизм назначения ответственных за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства при выполнении перевозок. Назначение водителя в качестве ответственного лица может отвлекать его от выполнения непосредственных обязанностей и негативно отразиться на безопасности дорожного движения.

Кроме того, на основании оценки уязвимости устанавливаются зоны транспортной безопасности - перевозочный и технологический. Целью этих зон является предотвращение проникновения нарушителей в транспортные средства.

Однако, досмотр осуществляется только на границе зоны транспортной безопасности, а во время движения по маршруту, автобус осуществляет остановки в местах, не подлежащих категорированию, и на которых не выполняются требования по обеспечению транспортной безопасности, а это означает, что в транспортное средство может легко проникнуть потенциальный нарушитель. Все это сводит на «нет» обязанность установления перевозочной зоны.

1.13. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается отменить категорирование и разработку оценки уязвимости транспортного средства, а разработку и утверждение плана (паспорта) обеспечения транспортной безопасности транспортного средств возложить на руководителя субъекта транспортной инфраструктуры (перевозчика) с учетом разработанных требований для каждого класса транспортного средства, что позволит сократить срок и финансовые затраты на разработку указанных процедур.

В целях реализации Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности» субъекты транспортной инфраструктуры проводят работу по категорированию (по срокам около 45 дней), проведению оценки уязвимости и разработке планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств.

Проведение оценки уязвимости транспортного средства и предоставление ее результатов на утверждение в установленном порядке в Федеральное дорожное агентство (не менее 3 месяцев) со дня размещения на официальном сайте Федерального дорожного агентства сведений о присвоении категории транспортному средству.

На основании утвержденных результатов проведенной оценки уязвимости транспортного средства представлять в Федеральное

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

дорожное агентство план обеспечения транспортной безопасности транспортного средства (не менее 3 месяцев) со дня утверждения результатов оценки уязвимости транспортного средства.

Таким образом процедура выполнения требований по транспортной безопасности составляет около 5-8 месяцев, в течении которых эксплуатировать транспортное средство невозможно.

Субъекты транспортной инфраструктуры (перевозчики) как правило обращаются в специализированные организации для разработки и утверждения оценки уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств, что требует больших финансовых затрат (около 40 тысяч рублей и 60 тысяч рублей на каждое транспортное средство соответственно).

1.14. Министерству транспорта Российской Федерации в целях снижения финансовой нагрузки на субъекты инфраструктуры предлагается:

- 1.14.1. Привести положения приказа Минтранса России от 21.02.2011 № 62 в соответствие с Федеральным законом №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- 1.14.2. Пересмотреть принципы и результаты категорирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом уровня риска возникновения потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- 1.14.3. Увеличить количество категорий объектов до 5. Пятая категория - объекты, на которых за последние 20 - 40 лет не зарегистрировано ни одного совершенного или предотвращенного акта незаконного вмешательства в их деятельность и на которых не требуется принятие дополнительных мер по обеспечению транспортной безопасности.

По состоянию на 01.01.2018 г. в ГКУ «Марийскавтодор» имеется 175 объектов транспортной инфраструктуры - мостов на автомобильных дорогах республиканского значения. Все ОТИ имеют III категорию.

В соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов, утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 № 924, на всех этих объектах должны быть реализованы технические и организационные мероприятия по их защищённости от актов незаконного вмешательства в деятельность ОТИ.

Экспертная оценка потребности финансовых средств для реализации планов обеспечения транспортной безопасности 175 ОТИ составляет 5,775 млрд, рублей.

1.15. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается законодательно проработать единые требования и стандарты обеспечения безопасности транспортно-пересадочных узлов на этапе проектирования и прохождения государственной экспертизы.

1.16. Министерству транспорта Российской Федерации в целях создания равных условий для российских и зарубежных перевозчиков проработать вопрос о внесении в Федеральный закон №16-ФЗ «О транспортной безопасности» нормы, предусматривающие распространение требований законодательства в области обеспечения транспортной безопасности на перевозчиков иностранных государств, осуществляющих перевозки в Российской Федерации, из Российской Федерации и через территорию Российской Федерации.

1.17. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в нормативные акты, обеспечивающие дифференцированный подход к выполнению требований по обеспечению транспортной безопасности для различных видов транспорта (водный, воздушный, железнодорожный) и объектов транспортной инфраструктуры (вокзалы, станции, мосты и др.).

1.18. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в п. 5 ч. 5 постановления Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...» с целью увеличения трехмесячного срока проведения оценки уязвимости категоризованных объектов транспортной инфраструктуры в

зависимости от их вида и категории (4 категория - 3 месяца. 3 категория - 4 месяца и т.д.).

1.19. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в п. 5 ст. 1 Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности», обеспечивающих наличие критериев отнесения к объектам транспортной инфраструктуры объектов инфраструктуры (например, железнодорожные мосты длиной 25 метров).

1.20. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть следующие предложения к Постановлению Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 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):

1.20.1. В проекте Требований (пункт 5.3) выражение «План обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры» упрощено до выражения «план объекта транспортной инфраструктуры». Такое же упрощение применено и к выражению «план обеспечения транспортной безопасности транспортного средства» до выражения «план транспортного средства» (пункт 6.3).

Такое упрощение выражения некорректно, так как технически это абсолютно разные понятия (из разных областей). Поскольку нормативный документ устанавливает конкретные требования по обеспечению транспортной безопасности ОТИ/ТС, то в любом случае выбрасывать при упрощении выражение, определяющее суть нормативного документа и суть самого плана, а именно - «обеспечение транспортной безопасности» недопустимо. А вот выражение «объект транспортной инфраструктуры» - это собирательный образ (см. часть 5 статьи 1 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности») и в реальных планах на законных основаниях легко трансформируется в конкретное понятие (морской терминал, порт, тоннель, и т.д.). Уж если необходимо упрощение, то вполне допустимо использовать право

применения сокращений для часто встречающихся выражений (понятий), например: План ОТБ или вообще ПОТБ.

- 1.20.2. В Требованиях предусмотрено согласование с федеральными органами исполнительной власти 4-х организационно-распорядительных документов. При этом, 3 документа согласовываются с уполномоченными территориальными подразделениями ФСБ России, МВД России и Ространснадзора, а образцы пропусков – с уполномоченными территориальными подразделениями ФСБ России, МВД России и конкретно в Федеральном агентстве морского и речного транспорта.

Предлагается рассмотреть обоснованность такого упрощения. Так как Росморречфлот на бассейнах и в регионах имеет уполномоченные подразделения в лице ФГБУ Администраций морских портов, на которые возложены куда более ответственные функции, включая обеспечение пропускных режимов в подведомственных пунктах пропуска через государственную границу. Согласование образцов пропусков необходимо делегировать региональным Администрациям морских портов (приказом по Росморречфлоту). Это на порядок ускорит процедуру согласования образцов пропусков.

- 1.21. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в Приказ Минтранса России от 12 апреля 2010 г. N 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (с изменениями, утвержденными приказом Минтранса России от 18.08.2016 г. № 245)» и изложить пункт 5 следующим образом: «Срок проведения оценки уязвимости устанавливается в публичном договоре по согласованию с заказчиком и в зависимости от категории объекта транспортной инфраструктуры и его сложности объекта транспортной, но не должен превышать 1 месяца для транспортных средств и простых объектов 4 категории, 2-х месяцев для сложных объектов 4 категории и объектов 3 категории, и 3-х месяцев для объектов 2 и 1 категории».

- 1.22. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в Приказ Минтранса России от 11 февраля 2010 г. N 34 «Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» и

изложить пункт 9 следующим образом: «Изменения (дополнения) вносятся в План и представляются в компетентный орган на утверждение в течение 3 месяцев с момента:...», так как согласно постановления Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678 пункт 5.17 Требований – 3 месяца.

1.23. Министерству внутренних дел Российской Федерации, учитывая, что текущая редакция статьи 159 УК позволяет уклоняться от уголовной ответственности лицам, которые не возвращают арендованное имущество, что создает дополнительную нагрузку на транспортный бизнес, препятствует притоку иностранного капитала, так как они не могут и не хотят работать без правовой защиты, страдает потребитель, так как риски заложены в стоимость, предлагается инициировать внесение изменений в уголовный кодекс в виде добавления ст.159.7 «Мошенничество в сфере арендованного имущества»:

а) Мошенничество в сфере арендованного имущества, то есть хищение арендованного имущества, или приобретения прав на это имущество путем представления арендодателю или органу регистрирующему права собственности заведомо ложных и (или) недостоверных сведений, наказывается штрафом в размере до ста двадцати тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода, осужденного за период до одного года, либо обязательными работами на срок до трехсот шестидесяти часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо принудительными работами на срок до двух лет, либо арестом на срок до четырех месяцев;

б) То же деяние, совершенное группой лиц по предварительному сговору, наказывается штрафом в размере до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода, осужденного за период до двух лет, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок до двух лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет с ограничением свободы на срок до одного года или без такового, либо лишением свободы на срок до четырех лет с ограничением свободы на срок до одного года или без такового;

в) Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные лицом с использованием своего служебного положения, а равно в крупном размере, наказываются штрафом в

размере от ста тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до трех лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет с ограничением свободы на срок до двух лет или без такового, либо лишением свободы на срок до шести лет со штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев либо без такового и с ограничением свободы на срок до полутора лет либо без такового;

г) Деяния, предусмотренные частями первой или третьей настоящей статьи, совершенные организованной группой либо в особо крупном размере, наказываются лишением свободы на срок до десяти лет со штрафом в размере до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода, осужденного за период до трех лет либо без такового и с ограничением свободы на срок до двух лет, либо без такового.

1.24. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть вопрос о пересмотре частоты проведения проверок Ространснадзором в сторону уменьшения их количества и внести соответствующие изменения в Федеральный закон №16-ФЗ «О транспортной безопасности».

1.25. Министерству транспорта Российской Федерации в целях повышения качества проверок со стороны органов государственного контроля (надзора) и проведения времени в судах предлагается определить применительно к реальным условиям лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на ТС и избавиться от двоякого понимания и толкования статьи 10 и 11.1 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» в отношении лиц, осуществляющих надзор и контроль. Так как в соответствии со статьей 10 (Ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности) пункт 1 гласит:

Работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности, не вправе выполнять лица:8) не прошедшие в порядке, установленном настоящим Федеральным законом, подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности;...

Пункт 2. Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, устанавливается Правительством Российской

Федерации. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р утвержден Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, где в пункте 4 определено, что в этот перечень входит и осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности.

Возникает двойное толкование в отношении того, уполномочены ли Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и Прокуратура РФ проводить проверки субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры?

1.26. Министерству транспорта Российской Федерации, принимая во внимание время, отведенное на проведение торгов по выбору организации, а также разработку и утверждение в ФДА планов ОТБ, превышает трехмесячный срок предлагается в Федеральный закон №16-ФЗ «О транспортной безопасности», п. 1 ст. 9 слова «На основании результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств и не позднее трех месяцев со дня утверждения результатов оценки уязвимости направляют их на утверждение в компетентные органы.» заменить словами «На основании результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств и не позднее шести месяцев со дня утверждения результатов оценки уязвимости направляют их на утверждение в компетентные органы.».

1.27. Министерству транспорта Российской Федерации в целях решения проблемы негативных последствий несоблюдения требований законодательства руководителями и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность в сфере всех видов транспорта, что вызвано высокой стоимостью услуг по охране объектов транспортной инфраструктуры, обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, а также стоимость обучения и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности предлагается:

1.27.1.

- а. Упорядочить работу специализированных предприятий по разработке планов обеспечения безопасности;
- б. Объединить 3,4,5,6 и 7 категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (без разделения по видам выполняемых работ) при проведении обучения и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности;
- в. Снизить стоимости обучения и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности;
- г. Утвердить возможность замены инженерно-технических средств охраны на сертифицированные по мере выхода из строя действующих.

1.27.2. Совместно с Федеральной антимонопольной службой Российской Федерации в целях снижения финансовых затрат субъектов транспортной инфраструктуры на обеспечение антитеррористической защищенности объектов рассмотреть возможность разработки и утверждения экономически обоснованных тарифов на проведение вышеуказанных работ в виде фиксированных ценовых ставок.

1.28. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается определить порядок упрощенного исполнения требований транспортной безопасности для объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта 4 категории с целью снижения финансовой нагрузки субъектов транспортной инфраструктуры.

2. Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности. Совершенствование деятельности подразделений транспортной безопасности.

2.1. Министерству транспорта Российской Федерации в целях решения проблем реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...» (далее — Требования) субъектами транспортной инфраструктуры, являющимися по организационно-правовой форме государственными и муниципальными унитарными предприятиями, в том числе казенными предлагается

инициировать внесение в абзац второй подпункта 9 пункта 6 Требований в виде исключения упоминания о представлении договора.

В настоящий момент складывается ситуация, когда Подпунктом 3 пункта 6 Требований субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры обязаны для защиты объекта от актов незаконного вмешательства образовать (формировать) и (или) привлекать в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (далее - План) подразделения транспортной безопасности (далее - ПТБ).

Согласно абзацу второму подпункта 9 пункта 6 Требований субъекты транспортной инфраструктуры обязаны утвердить организационно распорядительные документы, в том числе положение (устав) о подразделении транспортной безопасности в случае его привлечения субъектом транспортной инфраструктуры для защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, договор, в соответствии с которым привлечено указанное подразделение транспортной безопасности, которые прилагаются к Плану. Утверждение Плана без приложения перечисленных документов невозможно.

Привлечение подразделений транспортной безопасности осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Однако без утвержденного Плана невозможно сформировать корректное техническое задание на отбор ПТБ и, соответственно, провести данный отбор.

Таким образом, складывается ситуация когда План невозможно утвердить без привлечения ПТБ, а провести отбор ПТБ (для заключения договора) невозможно без утвержденного Плана.

2.2. Министерству транспорта Российской Федерации для предоставления возможности субъектам транспортной инфраструктуры (перевозчикам), имеющим транспортные средства I и II категории, не создавать свое подразделение транспортной безопасности и не заключать контракт с организацией для осуществления вышеуказанных досмотровых мероприятий, аттестовав свои силы ОТБ по пятой

категории. предлагается инициировать внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2015 года № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности», в Приложении к Правилам аттестации сил обеспечения транспортной безопасности «Перечень отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, в отношении которых осуществляется проверка соответствия личностных (психофизиологических) качеств и уровня физической подготовки требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности», раздел «Отдельные категории сил обеспечения транспортной безопасности, в отношении которых осуществляется проверка соответствия личностных (психофизиологических) качеств», п. 3. слова «Работники подразделения транспортной безопасности, осуществляющие досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности» заменить словами «Работники субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, осуществляющие досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности».

2.3. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть возможность наделения аккредитованных подразделений транспортной безопасности полномочиями по обследованию бесхозных предметов и определению их опасности.

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации от 05.03.2010 № 52/112/134 утвержден перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в числе которых названы угроза взрыва и угроза размещения взрывных устройств, в качестве которых могут использоваться оставленные на объектах транспортной инфраструктуры бесхозные предметы.

Вместе с тем согласно рекомендациям Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, приведенным при согласовании Инструкции по действиям работников метрополитена и сотрудников Управления полиции на метрополитене при обнаружении подозрительных (бесхозных) предметов, поступлении информации об

угрозе взрыва, совершенном взрыве, следует учитывать, что любая (в том числе и анонимная) информация об угрозе взрыва должна восприниматься как реальная до полной ее проверки. При обнаружении подозрительных предметов, все они должны в обязательном порядке рассматриваться как взрывоопасные, до полной их проверки.

В соответствии с требованиями Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности» субъектами транспортной инфраструктуры принимаются необходимые меры для исключения возможности причинения вреда лицам, находящимся на объектах транспортной инфраструктуры, в том числе на территории Петербургского метрополитена.

Комплекс мер Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия «Петербургский метрополитен» (далее - Петербургский метрополитен), направленных на обследование бесхозного предмета, включает временные затраты на прибытие группы взрывотехников Главного управления Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области к месту обнаружения бесхозного предмета, что может составлять более 60 минут. Закрытие станций, ограничение движения поездов вызывают возмущение и недовольство жителей Санкт-Петербурга, а также приводят к финансовым потерям предприятия.

Следует отметить, что Петербургский метрополитен в соответствии с требованиями приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 01.04.2015 № 145 «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним» аккредитовано в качестве подразделения транспортной безопасности, которое в то же время не наделено полномочиями по обследованию бесхозных предметов и определению их опасности.

На основании изложенного, а также в целях обеспечения транспортной безопасности и минимизации времени обследования бесхозных предметов, предлагаю дополнить проект резолюции VIII Международного форума «Безопасность на транспорте» предложением о рассмотрении возможности наделения аккредитованных подразделений транспортной безопасности полномочиями по обследованию бесхозных предметов и определению их опасности.

2.4. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в Федеральный закон №16-ФЗ «О транспортной безопасности», наделив подразделения транспортной безопасности полномочиями по задержанию правонарушителей и доставлению их в отделы полиции.

2.5. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается согласно требованию части 1 статьи 85.1 Федерального закона от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» разработать профессиональные программы обучения сил обеспечения транспортной безопасности.

2.6. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается принять типовое положение о подразделении транспортной безопасности, его организационно-штатную структуру, задачи, ответственность, определить социально-правовой статус сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности».

2.7. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести дополнения в Приказ Минтранса России от 31.07.2014 № 212 «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности», разделив подготовку сил обеспечения транспортной безопасности на первичную и повторную, проводимую перед аттестацией сил обеспечения транспортной безопасности.

2.8. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в Приказ Минтранса России от 31.07.2014 № 212 «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» о запрете подготовки по заочной форме обучения или исключительно с использованием электронного обучения и дистанционных технологий, а также в форме самоподготовки.

2.9. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в Приказ Минтранса России от 08.09.2014 № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» в части разделения типовой дополнительной профессиональной программы повышения квалификации работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве (приложение N 2 к приказу) на самостоятельные программы:

- Типовую дополнительную профессиональную программу повышения квалификации работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры;
- Типовую дополнительную профессиональную программу повышения квалификации работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве.

А также актуализировать тематические и тестовые вопросы, подлежащие применению органами аттестации, с учетом различий должностной функциональности работников и видов транспорта (железнодорожный транспорт, метрополитен).

2.10. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается разработать и принять нормативно-правовой акт по обязательной сертификации образовательных организаций (учреждений), осуществляющих подготовку сил обеспечения транспортной безопасности, которая позволит оценить обеспечение качества и организацию учебного процесса (по аналогии сертификации авиационных учебных центров).

2.11. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в пункт 5 «Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности ...» утвержденных приказом Минтранса России от 21.08.2014 № 231 «Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта» изложив его в следующей редакции «Вопросы и практические задачи для одной категории аттестуемых лиц имеют равный уровень сложности. Предлагаемые аттестуемым лицам вопросы в виде тестов должны иметь следующие формы: с выбором правильных

ответов (один правильный ответ из множества, несколько правильных ответов из множества), на установление соответствия, на установление правильной последовательности, с кратким ответом».

2.12. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в Порядок аттестации сил обеспечения транспортной безопасности по категориям 3-7, в части создания возможности для физических лиц получить специальные знания, навыки, умения, а также пройти аттестацию в специализированном учебном центре при учебном заведении Министерства транспорта Российской Федерации, без оформления трудовых отношений в подразделении транспортной безопасности.

2.13. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается разработать профессиональные стандарты для всех категорий сил обеспечения транспортной безопасности.

2.14. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации в целях решения проблем аттестации сил транспортной безопасности и групп быстрого реагирования (ГБР) предлагается решить вопрос об автоматической аттестации сил Росгвардии, транспортной полиции, других силовых ведомств как подразделений транспортной безопасности, для того, что на объектах, где уже находятся эти силы или ГБР, или на объектах, заключивших договоры об охране или о взаимодействии с этими организациями, можно было использовать их при охране ОТБ или вместо своей ГБР.

В данный момент создается парадоксальная ситуация – на объекте располагается линейный отдел МВД России на транспорте, со своей ГБР, а объект должен создавать свою ГБР из своих сотрудников, не подготовленных в той степени, как полиция, и не имеющих право носить и хранить оружие.

2.15. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, предлагается проработать вопрос об исключении противоречивости и дwoякости трактовок норм 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» и ФЗ от 11.03.1992 г. N 2487-I «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» в части

подразделений транспортной безопасности и частных охранных предприятий и закрепить возможность ЧОПам осуществлять функции ПТБ.

В настоящий момент наблюдается несогласованность и расплывчивость законодательства в части обеспечения транспортной безопасности частными охранными предприятиями. Явного запрета нет. Однако, существует фактически запретительная, позиция Росгвардии в отношении приобретения ЧОПами статуса ПТБ. Необходимо урегулирование данного вопроса путем внесения прямых норм в Федеральные законы «О транспортной безопасности» и «О частной детективной и охранной деятельности».

2.16. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть вопрос наделения подразделений транспортной безопасности правовым статусом субъекта противодействия терроризму.

2.17. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть в отношении «Правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» (Постановление Правительства Российской Федерации № 172) следующие проблемные вопросы:

2.17.1. Понятие «Проверка», предусмотренная п. 10 Правил, её критерии, объём и результат Правилами и иными нормативными документами не определены;

2.17.2. Из правил не ясно, чем отличаются проверки, предусмотренные п.п. 10 и 11 Правил, друг от друга. Пункт 10 и пп. а) п.12 Правил содержат идентичные по смыслу положения: проверка документов, указанных в пункте 9 настоящих Правил; в итоге получается, что в отношении отдельных категорий лиц проверка документов, указанных в пункте 9 настоящих Правил, должна проводиться дважды, причем в обоих случаях, в чем конкретно заключается проверка, непонятно;

2.17.3. Нет четко обозначенного требования - должен ли орган аттестации в ходе проверки документов сверять сведения, содержащиеся в анкете аттестуемого лица, с копиями документов, прилагаемых к заявлению на аттестацию;

2.17.4. Документы, предусмотренные п.п. 6-9 «Перечня документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения

транспортной безопасности в орган аттестации...» не являются приложением к анкете, нормы, предусматривающие заполнение анкеты на основании документов, предусмотренных п.п. 6-9 «Перечня...» в Приказе Минтранса России от 03.11.2015 № 325 отсутствуют;

- 2.17.5. Орган аттестации не имеет объективной возможности проверить на основании поданных документов сведения, содержащиеся в 9 пунктах анкеты (п.п. 2, 4, 7, 10, 11, 12, 15, 16, 17), т.е. орган аттестации может проверить лишь часть изложенных в анкете сведений, остальные принимаются им без проверки; кроме того, в соответствии с ч. 1.1. ст. 10 Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности» проверка сведений, указанных в части 1 ст. 10 Закона, в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проводится субъектами транспортной инфраструктуры, таким образом, поступающие в орган аттестации сведения в отношении аттестуемых лиц субъекта транспортной безопасности уже проверены в установленном Законом порядке;
- 2.17.6. Требование о представлении в орган аттестации документов, предусмотренных п.п. 7, 8 «Перечня...» (копия трудовой книжки, копия документов об образовании) избыточно, указанные документы и сведения, содержащиеся в них, никакого влияния на принятие решения органом аттестации о допуске аттестуемого лица к прохождению проверок, предусмотренных п.п. 23 - 27 Правил, не оказывают, кроме того, сведения о трудовой деятельности и об образовании, достоверность которых удостоверена кадровым органом заявителя, содержатся в анкете (п. 4 Перечня № 1);
- 2.17.7. С учетом специфики задач, возлагаемых на сотрудников сил ОТБ, логики реализации требований, а также существующей неутешительной статистики прохождения аттестации, внести изменение в Порядок осуществления проверки знаний, умений и навыков в целях аттестации сил ОТБ в виде дополнительного требования – наличие предварительной подготовки по программам повышения квалификации сил обеспечения транспортной безопасности.

2.18. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается в отношении процедуры аттестации сил обеспечения транспортной безопасности рассмотреть следующие вопросы:

- 2.18.1. На этапе психофизиологического обследования аттестуемого в состав психометрических тестов предлагается включить критерии оценки соответствия личностных качеств аттестуемых лиц требованиям установленным Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21.072014г. №231;
- 2.18.2. В соответствии с существующими требованиями процедура аттестации предусмотрена только по одной категории сил обеспечения транспортной безопасности, однако, в некоторых случаях, для эффективного использования сил ОТБ необходим допуск сотрудников к различным видам деятельности. В настоящий момент, для решения этой задачи должны быть проведены две аттестации с подготовкой полного комплекта документов для допуска к каждой аттестации, кроме того, в отношении одного аттестуемого психофизиологическое обследование должно проводиться дважды, данные требования на порядок увеличивают сроки аттестации, что ведет к отрыву работников от профессиональной деятельности, а также к возрастанию финансовых затрат предприятия;
- 2.18.3. Работы, связанные с обслуживанием технических средств обеспечения транспортной безопасности, поддержанием их в работоспособном состоянии, как правило, выполняются работниками сторонней (подрядной) организации. Очевидно, что эти работы обеспечивают реализацию планов обеспечения транспортной безопасности (т.е. входят в «Перечень работ непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности»), и к сотрудникам, выполняющим такую работу, должны применяться требования Ст.10, Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности», т.е. они должны пройти подготовку и аттестацию;
- 2.18.4. Современные формы обучения использующие интернет-технологии, различные дистанционные образовательные методы облегчают задачу реализации профессиональной подготовки и повышения квалификации соответствующих специалистов, но в тоже время, учитывая уровень ответственности и специфики некоторых видов деятельности, таких как проведение досмотра,

наблюдение и собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности предполагается, что есть очевидная необходимость обязательного проведения очных практических занятий с этими категориями специалистов.

2.19. Министерству транспорта Российской Федерации в целях совершенствования процедуры аттестации предлагается рассмотреть следующее предложение:

Работники подразделений транспортной безопасности следующих категорий:

- а. Включенные в состав ГБР
- б. Осуществляющие досмотр и дополнительный досмотр.
- в. Осуществляющий наблюдение и собеседование.
- г. Осуществляющий управление ТСО.

Данные работники должны проходить аттестацию один раз на одном из видов транспорта, учитывая, что все указанные работники выполняют идентичную работу по специфике. После прохождения аттестации в одном из органов аттестации дать возможность подразделению транспортной безопасности обратиться в течение 10-15 дней в любое из агентств Минтранса России (Росавтодор, Росморречфлот, Росавиацию, Росжелдор) предоставить все документы необходимые для прохождения аттестации и приложить свидетельство об аттестации которое имеется, дать возможность получить такое свидетельства об аттестации на различные виды транспорта. Учитывая, что информация уже на человека прошедшего аттестацию имеется в системе ЕГИС ОТБ.

Тем самым получится убрать необходимость проходить всю аналогичную процедуру по аттестации в других агентствах по видам транспорта.

2.20. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в пункт 20 Правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 № 172 в части увеличения срока проведения аттестации с 10 рабочих дней до 25 рабочих дней.

2.21. Министерству транспорта Российской Федерации в целях выполнения обязанностей государства по защите прав аттестуемых лиц

предлагается в действующий текст Постановления Правительства Российской Федерации от 26.02.2015г. №172 внести соответствующие уточнения и корректировки. Например, из абз.2, пункта 23 исключить один из терминов «валидность» или «надёжность», поскольку по сути это синонимы.

При подготовке новой редакции предлагается в качестве прототипов взять Постановление Правительства Российской Федерации от 24.10.2014г. №1097(ред.от 23.03.2017г.) «...Правила проведения экзаменов на право управления Т/С и выдачи В/У» или (и) приложение № 6 к Постановления Правительства Российской Федерации от 14.08.1992г.№587 (ред.от25.07.2017г.) «Правила сдачи квалификационного экзамена».

Постановление Правительства Российской Федерации от 26.02.2015г. №172 «О порядке аттестации СОТБ» (вместе с «Правилами аттестации СОТБ») имеет серьёзную правовые пробелы в вопросах, встречающихся на практике. Например, гражданин не явился на назначенную проверку ЛК или УФП, или ЗУН, какие правовые последствия далее следуют? (при этом причины неявки могут быть как уважительными, так и неуважительными. Правила аттестации такой вопрос не рассматривают. Аналогичная ситуация складывается в случае установления несоответствия ЛК и УФП, Правила в этой ситуации, по умолчанию, «требуют» не допускать к последующей проверке... Но, вопрос пересдачи со 2-й или последующих попыток никак не оговаривается. Даже при установлении несоответствия ЗУН, Правила не оговаривают порядок и сроки повторной аттестации.

2.22. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть вопрос об усилении участия профильных Вузов в подготовке персонала в области транспортной безопасности, либо передать все работы по подготовке в Вузы, так как в настоящее время наблюдается низкий уровень требований, предъявляемых к персоналу и низкий уровень квалификации, отчасти предопределённый несовершенством программ подготовки, предполагающих дистанционное обучение (натаскивание на ответы на типовые вопросы).

2.23. Министерству транспорта Российской Федерации в целях совершенствования подготовки сил ОТБ предлагается:

- 2.23.1. Рекомендовать руководителям подразделений транспортной безопасности разъяснять своим работникам требования законодательства Российской Федерации по вопросам обязательной подготовки сил ОТБ, мотивировать работников, прошедших курсы повышения квалификации и аттестацию сил ОТБ;
- 2.23.2. Рекомендовать компетентным органам в области обеспечения транспортной безопасности, органам аттестации и аттестующим организациям осуществлять проверку знаний, умений и навыков в целях аттестации сил ОТБ после прохождения работниками обучения по транспортной безопасности.
- 2.24. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством просвещения Российской Федерации и Министерством науки и высшего образования Российской Федерации в целях решения проблемного для подразделений транспортной безопасности требования законодательства Российской Федерации о допуске к освоению программ повышения квалификации лиц, имеющих и (или) получающих среднее профессиональное и (или) высшее образование предлагается:
- 2.24.1. Внести категории сил ОТБ, указанных в Постановлении Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 № 172, в приказ Минобрнауки от 2.07.2013 № 513 «Об утверждении Перечня профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение» с указанием присваиваемой по соответствующим профессиям рабочих, должностям служащих квалификации (далее – Перечень профессий).

Включение категорий сил ОТБ в Перечень профессий даст юридические основания Минтрансу России для утверждения типовых основных программ профессионального обучения работников сил ОТБ. Кроме того, согласно части 1 статьи 73 федерального закона Российской Федерации от 29.12.2012 № 273-ФЗ, профессиональное обучение позволит проводить подготовку в качестве сил ОТБ работников, не имеющих среднего профессионального и (или) высшего образования, приобретение ими профессиональной компетенции, получение категорий по профессии рабочего без изменения уровня образования.

Предложения по включению категорий сил ОТБ в Перечень профессий рабочих и должностей служащих. Таблица.

ПРОФЕССИИ РАБОЧИХ	ДОЛЖНОСТИ СЛУЖАЩИХ
Профессия «Транспортная безопасность»	Специальность «Обеспечение транспортной безопасности»
Квалификация - работник субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, руководящий выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. Разряды 2-6.	Директор по транспортной безопасности. Квалификация – инженер по транспортной безопасности.
Квалификация - работник подразделения транспортной безопасности, включенный в состав группы быстрого реагирования. Разряды 2-6.	Заместитель руководителя субъекта транспортной инфраструктуры по транспортной безопасности. Квалификация – инженер по транспортной безопасности.
Квалификация - работник подразделения транспортной безопасности, осуществляющий досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности. Разряды 2-6.	Начальник службы (отдела) транспортной безопасности. Квалификация – инженер по транспортной безопасности.
Квалификация - работник подразделения транспортной безопасности, осуществляющий наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности. Разряды 2-6.	Ведущий специалист службы (отдела) транспортной безопасности. Квалификация – техник по транспортной безопасности.
Квалификация - работник субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, управляющий техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. Разряды 2-6.	Специалист службы (отдела) транспортной безопасности. Квалификация – техник по транспортной безопасности.
Квалификация - работник субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, выполняющий работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности. Разряды 2-6.	

2.24.2. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение дополнений в постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.2002 № 787 «Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и служащих», содержащий должностные обязанности и требования, предъявляемые к уровню знаний и квалификации рабочих, руководителей, специалистов и служащих.

2.25. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рекомендовать следующие возможности использования тренажеров для подготовки сил ОТБ:

2.25.1. Проведение практических занятий – с использованием автоматизированных учебно-тренировочных тренажеров (например, симуляторов рентгенотелевизионных установок);

2.25.2. Проведение теоретических (ответы на тесты по нормативной правовой базе) и практических занятий (выявлению и распознаванию оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств) – с применением тренажеров на базе аппаратно-программного комплекса.

2.26. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается совместно с Министерством здравоохранения Российской Федерации в целях решения проблем, возникающих при сборе и подготовке работниками подразделений транспортной безопасности документов, предусмотренных приказом Минтранса России от 3.11.2015 № 325 в случае прохождения повторной проверки знаний, умений и навыков следующее:

2.26.1. Определить срок действия медицинских справок как 1 год со дня их выдачи;

2.26.2. Форму медицинских справок (заключений).

2.27. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством здравоохранения Российской Федерации предлагается инициировать издание нормативного акта, регламентирующего форму, порядок и процедуру получения медицинского заключения, подтверждающего отсутствие психических заболеваний, алкоголизма, наркомании, токсикомании, установленного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 3 ноября 2015 года № 325 «Об утверждении документов, связанных с аттестацией сил обеспечения транспортной безопасности и обработкой персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных».

2.28. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в пункт 7 Статьи 12.1 Федерального закона № 16 «О транспортной безопасности» изложив его в следующей редакции: «К аттестации сил обеспечения транспортной безопасности не допускаются лица, имеющие ограничения на выполнение работ,

непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, установленные пунктами 1 – 8.1 части 1 статьи 10 настоящего Федерального закон».

3. Транспортная (авиационная) безопасность и безопасность полетов

Транспортная (авиационная) безопасность

3.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях исключения дублирования нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность систем авиационной и транспортной безопасности, мер ответственности, а также полномочий должностных лиц, предлагаем рассмотреть возможность выведения из-под действия Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности» деятельности авиапредприятий и аэропортов, в связи с тем, что в настоящее время мероприятия по защите и безопасности воздушных судов и авиационной инфраструктуры урегулированы следующими законами и нормативно-правовыми актами:

- Стандартами Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО), определенными Приложением 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» к Чикагской Конвенции о Международной гражданской авиации от 1944 года, участником которой в 1991 году Российская Федерация была признана как правопреемник СССР;
- Воздушным кодексом Российской Федерации;
- Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.1994г. №897 «О федеральной системе защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»;
- Приказом министерства транспорта Российской Федерации от 28.11.2005г. №142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам».

В соответствии с Федеральным законом №16-ФЗ «О транспортной безопасности» издано Постановление Правительства Российской Федерации от 28 июля 2018 года № 886 «Об утверждении 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 воздушного транспорта», которым установлена система мер транспортной безопасности, дублирующая существующую и оправдавшую себя временем систему мер по авиационной безопасности. Указанное приводит к значительному увеличению расходов авиакомпаний на обеспечение авиационной и транспортной безопасности, поскольку перевозчики вынуждены осуществлять свою деятельность в условиях действия двух систем правового регулирования с одинаковыми, по сути, требованиями.

При этом остаются неурегулированными вопросы гармонизации требований по транспортной безопасности и авиационной безопасности; увязки понятий "подразделения транспортной безопасности" и «служб авиационной безопасности»; аккредитации подразделений транспортной безопасности и получения документа лицами, осуществляющими деятельность по обеспечению авиационной безопасности на их соответствие требованиям федеральных авиационных правил; осуществления подготовки персонала указанных служб и подразделений транспортной безопасности.

Исполнение требований Постановления Правительства Российской Федерации от 28 июля 2018 года № 886 «Об утверждении 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 воздушного транспорта» (далее - Постановление) влечет существенные дополнительные финансовые затраты для субъектов предпринимательской деятельности.

Основным существенным расходным требованием является требование об оснащении воздушных судов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. Так, затраты на оснащение 140 воздушных судов системами видеонаблюдения могут составить не менее 1,2 миллиарда рублей.

В соответствии с требованиями Постановления, на субъект транспортной инфраструктуры возлагается обязанность обеспечить проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры

и/или транспортных средств и утвердить в установленном порядке результаты оценки их уязвимости.

Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств установлен приказом Минтранса России от 12 апреля 2010 года № 87 «О Порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств», при этом положения указанного акта не позволяют включать вновь приобретенные транспортные средства в согласованную ранее группу идентичных транспортных средств с одновременным распространением на них ранее утвержденных результатов оценки уязвимости.

Таким образом, перевозчики вынуждены нести дополнительные расходы, связанные с проведением оценки уязвимости транспортных средств идентичных по своим конструктивным, техническим, технологическим характеристикам. При этом стоимость проведения оценки уязвимости одного воздушного судна, в случае ее проведения специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности на основе публичного договора, составляет от 90 до 140 тысяч рублей.

Кроме того на субъект транспортной инфраструктуры (авиакомпанию) возлагается обязанность по оснащению воздушных судов, в том числе уже находящихся в эксплуатации техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими видеонаблюдение объектов видеонаблюдения в кабине видеомониторинг объектов видеонаблюдения в салоне воздушных судов, а также обеспечивающими передачу видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени.

Реализация на практике указанных норм предусматривает установку на воздушном судне соответствующего бортового оборудования, что сопряжено с внесением изменений в конструкцию воздушного судна, связанным с дооснащением воздушного судна соответствующим оборудованием.

Оснащение воздушных судов указанными техническими средствами влечет значительные финансовые затраты. В зависимости от используемых диапазонов передачи радиосигнала и типа воздушного

судна стоимость комплекта бортового оборудования, обеспечивающего передачу видеоизображения на землю, составляет порядка 350 тысяч долларов США.

В соответствии с приказом Минтранса России от 16 мая 2003 года № 132 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» на экземпляре воздушного судна и каждом его компоненте должны отсутствовать изменения конструкции, которые не предусмотрены действующей эксплуатационной документацией (в том числе и сертификатом типа воздушного судна) и не согласованы с разработчиком воздушного судна или властями летной годности страны регистрации воздушного судна.

Внесение изменений в конструкцию воздушного судна, оснащение воздушного судна дополнительным оборудованием, не предусмотренным сертификатом типа воздушного судна и не согласованным с разработчиком воздушного судна, властями летной годности страны регистрации воздушного судна, лишает конкретный экземпляр воздушного судна сертификата летной годности, что делает невозможным его дальнейшую эксплуатацию.

Поэтому все предполагаемые к размещению на борту воздушного судна приборы и оборудование должны быть одобрены организацией - разработчиком конкретного типа воздушного судна, национальными властями летной годности страны регистрации воздушного судна, с внесением соответствующих изменений в конструкторскую, технологическую и сертификационную документацию, а монтаж должен осуществляться, либо в организации - изготовителе конкретного экземпляра воздушного судна либо на ремонтном предприятии, имеющем разрешение национальных властей летной годности страны регистрации воздушного судна, на выполнение соответствующего вида работ.

Затраты авиакомпании на сертификацию организацией - разработчиком конкретного типа воздушного судна, национальными властями летной годности страны регистрации воздушного судна предлагаемых изменений конструкции воздушного судна, на установку дорогостоящего оборудования, сервисное обслуживание, оплату услуг провайдеров за передачу сигнала, включая операторов связного спутникового роуминга за пределами Российской Федерации, повлекут

многократное увеличение стоимости перевозки. Однако даже при установке такого оборудования на воздушное судно и последующей его сертификации применение на практике такой системы невозможно ввиду отсутствия наземной инфраструктуры в Российской Федерации, которая будет принимать, накапливать, обрабатывать и хранить получаемое с борта воздушного судна видеоизображение.

Также необходимо отметить, что более 80% парка воздушных судов в Российской Федерации находятся в лизинге. Следовательно, оснащение воздушных судов дополнительными техническими средствами должно быть согласовано с собственниками воздушных судов, а также будет связано с затратами на монтаж и демонтаж указанных технических средств после окончания договора лизинга.

Кроме того, в соответствии с частью 8 статьи 12.2 Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности» все технические средства обеспечения транспортной безопасности, в том числе средства видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи должны соответствовать требованиям к функциональным свойствам, устанавливаемым Правительством Российской Федерации и подлежат обязательной сертификации в соответствии с порядком, определяемым Правительством Российской Федерации. В настоящее время указанные акты Правительства Российской Федерации не утверждены, соответственно отсутствуют сертифицированные, в соответствии с требованиями законодательства технические средства обеспечения транспортной безопасности, способные передавать видеоизображение в режиме реального времени.

На субъект транспортной инфраструктуры (авиакомпанию) также возлагается обязанность по оснащению воздушных судов (в том числе воздушных судов, относящихся к первой и второй категории) техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими проведение досмотра транспортного средства в целях обеспечения транспортной безопасности.

Воздушные суда, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, во время стоянки находятся на территории аэропорта, находящегося под защитой служб авиационной безопасности в рамках авиационной безопасности и подразделений транспортной безопасности, и в рамках законодательства о транспортной безопасности. На борт воздушного судна допускаются только досмотренный в установленном

порядке обслуживающий персонал, пассажиры, багаж, груз, почта и бортовые запасы. Перед вылетом осуществляется предполетный досмотр воздушного судна, которое после прилета находится под постоянным контролем сотрудников служб авиационной безопасности.

Во время полета члены кабинных и летных экипажей обучены действиям при актах незаконного вмешательства. Указанные воздушные суда осуществляют полеты исключительно в аэропорты, защищенные мерами транспортной безопасности и (или) авиационной безопасности, предписанными международными стандартами и российским законодательством.

В случае оснащения воздушных судов дополнительными техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими проведение досмотра транспортных средств в целях обеспечения транспортной безопасности, авиакомпании будут вынуждены нести дополнительные расходы, связанные с привлечением по договору подразделений транспортной безопасности, либо подготовкой и аттестацией сил обеспечения транспортной безопасности, по программам повышения квалификации работников, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности, кроме того, авиакомпании будут вынуждены аккредитоваться в качестве подразделения транспортной безопасности, чтобы иметь возможность обслуживать указанное досмотровое оборудование.

3.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях решения проблем, связанных с реализацией требований по обеспечению транспортной безопасности и для значительной экономии денежных средств предлагается рассмотреть возможность внесения в проект Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» отдельной статьи предположительно такого содержания:

3.2.1. На объектах систем навигации и управления движением транспортных средств находящихся на контролируемой территории зоны транспортной безопасности аэропортов и имеющих категорию равную или ниже, организовывать посты,

КПП для обнаружения предметов и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности, ее часть и на критические элементы ОТИ на границах зоны транспортной безопасности ОТИ и (или) ее части, а также проведение досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности требование является рекомендательным;

- 3.2.2. Если планами ОТБ на ОТИ систем навигации и управления движением транспортных средств находящихся на контролируемой территории зоны транспортной безопасности аэропортов не предусмотрено оборудование собственных постов, КПП, то для порядка организации пропускного режима и проведения мероприятий по досмотру, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности должен быть заключен контракт на оказание таких услуг между субъектами.

Так, например, по результатам инспекционной проверки УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора в части соблюдения законодательства РФ в области обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте выявлены ряд нарушений обязательных требований правовых актов в частности не выполнение требований ст.10.6 и ст.14.5 приказа Минтранс России от 08.02.2011 №40 в отношении объектов ОТИ 2,3 категорий обеспечить необходимый количественный и качественный состав, а также схему размещения технических систем и средств досмотра для досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в перевозочный и технологический сектор зоны транспортной безопасности у всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) в них физических лиц (т.е. необходимо организовать КПП).

В утвержденных компетентным органом Планах ОТБ организация таких КПП не предусмотрено, так как объекты находятся на территории контролируемой зоны транспортной безопасности аэропортов. Мероприятия по досмотру

осуществляются подразделениями ТБ аэропортов на основании договоров и соглашений.

Основная причина невозможности организации собственных КПП - это ограниченное пространство. Из-за такого расположения категорированных объектов практически не предоставляется возможным оборудовать и разместить технические системы и средства досмотра в пределах границ зоны транспортной безопасности. Даже если провести дополнительную ОУ и изменить границы ЗТБ, эту проблему не решить. Например: ОТИ «КДП Вышка аэропорта Пулково» - на входе узкая крутая лестница, где не то что организовать пост, два человека еле расходятся. Перед входом оборудовать КПП, так же не возможно, так как это уже территория другого собственника. Некоторые объекты ОТИ находятся в зданиях категорированного объекта на правах аренды т.е. категорированный объект одного субъекта находится в категорированном здании ОТИ другого субъекта.

Основная причина невозможности организации собственных КПП - это ограниченное пространство. Из-за такого расположения категорированных объектов практически не предоставляется возможным оборудовать и разместить технические системы и средства досмотра в пределах границ зоны транспортной безопасности.

3.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается инициировать внесение необходимых изменений и дополнений в законодательство Российской Федерации, исключающих дублирование функций и неоднозначность ответственности сил, привлекаемых к организации и обеспечению охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, согласно требованиям авиационной и транспортной безопасности.

3.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта с целью использования потенциала персонала служб авиационной безопасности, имеющего профессиональную подготовку и опыт в сфере обеспечения безопасности на воздушном транспорте, предлагается инициировать признание службы авиационной безопасности авиационных компаний, аэропортов и авиапредприятий подразделениями транспортной безопасности, поскольку силы обеспечения транспортной безопасности в

аэропорту (согласно Федеральному закону от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности») и служба авиационной безопасности (согласно Воздушному кодексу Российской Федерации) – это аналогичные подразделения фактически с идентичными задачами.

3.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта принять единые правила проведения всех видов досмотра для объектов воздушного транспорта, регламентированных Приказами МТ РФ № 104 от 25.07. 2007 и № 227 от 23.07.2015».

3.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается сформировать, единые стандарты, руководящие документы, меры по защите деятельности транспортного комплекса в области гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, исключающие двойное регулирование, а также избыточные и нецелесообразные финансовые затраты организаций в этой сфере.

В настоящее время обеспечение безопасности воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства осуществляется двумя параллельными системами - обеспечения авиационной и транспортной безопасности.

Нормативная база только в области обеспечения авиационной безопасности насчитывает более 30 нормативно-правовых актов: от Федеральных законов до приказов Минтранса России.

В то же время продолжает активно формироваться нормативно-правовая база системы обеспечения транспортной безопасности, которая по определению и целям совпадает с авиационной безопасностью - как защита от актов незаконного вмешательства транспортного комплекса в области гражданской авиации. Аэропорты вынуждены создавать дублирующую нормативно-распорядительную документацию, осуществлять тождественные мероприятия, нести колоссальные расходы по обеспечению безопасности воздушного транспорта. Такие затраты временных, финансовых и кадровых ресурсов не могут негативным образом не сказаться на результатах финансовой деятельности аэропортов, основной целью которых, как коммерческих организаций, в соответствии с гражданским законодательством является получение прибыли.

3.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях решения проблемы выполнения аэропортами требований законодательства об организации деятельности по выявлению и обнаружению опасных химических и биологических факторов в целях обеспечения транспортной безопасности предлагается определить требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности, предназначенным для обнаружения и распознавания в ходе проведения досмотра опасных химических элементов и биологических агентов, включенных в перечни, утвержденные приказом Минтранса № 227, а также обучение и подготовка персонала к досмотру по выявлению, распознаванию и идентификации опасных химических и биологических веществ.

Приказом Минтранса России от 23.07.2015 № 227 утверждены Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности".

Данными правилами определены Перечни предметов и веществ, содержащих опасные химические элементы и биологические агенты, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть.

Как показывает практика, в ходе проверки субъектов транспортной инфраструктуры надзорные органы выписывают предписания о привлечено к административной ответственности за несоблюдение требований Приказа Минтранса № 227, в частности:

- КПП объекта транспортной инфраструктуры не оборудованы стационарными переносными техническими системами и средствами, обеспечивающими обнаружение предметов и веществ, содержащих опасные химические и биологические агенты;
- При проведении досмотра на объекте транспортной инфраструктуры не производится обследование объектов с применением средств, обеспечивающих выявление указанных опасных предметов и веществ и не контролируется допуск таких веществ в зону транспортной безопасности.

Организациями гражданской авиации неоднократно поднимался вопрос о невозможности выполнения данных правил ввиду того, что:

- Отсутствует перечень сертифицированных технических средств досмотра и оборудования, позволяющих обнаруживать опасные химические и биологические агенты из Перечней;
- Отсутствуют требования к квалификации по этому профилю работников подразделений транспортной безопасности и программам их обучения.

С момента утверждения правил досмотра Приказом Минтранса № 227 и по настоящий момент указанная проблема не нашла разрешения.

На обращения аэропортов с вопросом об определении технических средств, обеспечивающих обнаружение опасных веществ, органы власти (Минтранс России, Минпромторг России, Роспотребнадзор) предоставляют формальные ответы, в которых, ссылаясь на отсутствие компетенции, фактически перенаправляют заявителя друг к другу.

Таким образом, на сегодняшний день сложилась безвыходная ситуация: существуют нормативные требования, которые априори исполнить невозможно, но за неисполнение которых аэропорты привлекаются к административной ответственности в виде штрафа.

3.8. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации предлагается рассмотреть и в случае необходимости инициировать передачу более широких функций по охране аэродромов Росгвардии.

3.9. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях решения проблемы финансирования мероприятий по транспортной безопасности предлагается решить вопрос о софинансировании государством проводимых аэропортами обязательных мероприятий по транспортной безопасности так как расчет ставок сбора за обеспечение авиационной безопасности установлен до появления требований по обеспечению транспортной безопасности и не предусматривают возмещения затрат на реализацию этих требований (таких как подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности и т.д.).

3.10. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта, Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации предлагается определить

необходимость оснащения САБ оружием и инициировать внесение соответствующих изменений в законодательные акты, устраняющие данную неопределенность, так как Федеральными авиационными правилами «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденными Приказом Минтранса России от 28.11.2005 № 142, закреплено, что САБ аэропортов являются службами с особыми уставными задачами и оснащаются служебным оружием и специальными средствами в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Федеральным законом «Об оружии» от 13.12.1996 N 150-ФЗ предусмотрено, что право на приобретение оружия на территории Российской Федерации имеют юридические лица с особыми уставными задачами (ст. 10).

Кроме того, с 01.01.2018 г. из Воздушного кодекса РФ исключено условие о том, что САБ аэропортов являются службами с особыми уставными задачами, что с учетом диспозиции ст. 10 закона «Об оружии» вообще ставит под сомнение правомерность требования об оснащении САБ оружием.

3.11. Комитету Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации в целях совершенствования нормативно-правовой базы предлагается пересмотреть на законодательном уровне концепцию механического включения авиационной безопасности в транспортную безопасность. Для эффективного обеспечения безопасности воздушных перевозок Федеральный закон №16-ФЗ «О транспортной безопасности»; должен быть гармонизирован с нормами международного и российского воздушного права.

3.12. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается инициировать внесение изменений в 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности», а именно:

3.12.1. Пункт 9. Программой авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия), предусмотренной международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от

актов незаконного вмешательства, является совокупность планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств воздушного транспорта, эксплуатируемых одним субъектом транспортной инфраструктуры, которые разрабатываются с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации (часть 9 введена Федеральным законом от 03.02.2014 N 15-ФЗ).

Для эксплуатанта (авиакомпания) по авиационной и транспортной безопасности единым документом должна быть Программа авиационной безопасности, к которой в качестве приложений (дополнений) идут оценки уязвимости ТС по типам эксплуатируемых воздушных судов (а не по группам, так как на практике приходится разрабатывать и оценку уязвимости, и план обеспечения ТБ на каждое однотипное воздушное судно в связи с изменениями количества воздушных судов в свидетельстве эксплуатанта). Программа полностью заменит требуемые сегодня планы обеспечения ТБ ТС, в которых идет просто «пересказ» Программы.

- 3.12.2. Пункт 10. План обеспечения транспортной безопасности аэропорта (аэродрома) является программой авиационной безопасности соответствующего аэропорта (аэродрома), предусмотренной международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, и разрабатывается с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации (часть 10 введена Федеральным законом от 03.02.2014 N 15-ФЗ).

Для аэропортов основным документом должен стать План обеспечения ТБ, который полностью заменит Программу. Тем более, что к нему предъявляются требования по обеспечению соответствия разделов Добавлениям «Руководства по безопасности для защиты ГА от АНВ» ИКАО.

3.13. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством просвещения Российской Федерации и Министерством науки и высшего образования Российской Федерации в целях сокращения отсева добросовестных и грамотных специалистов в области обеспечения транспортной (авиационной) безопасности предлагается решить вопрос по обучению всех категорий работников по программам дополнительного профессионального образования по транспортной и авиационной безопасности исходя из специфики работы предприятий не зависимо от имеющегося образования.

В соответствии с Приказом Минтранса России от 08.09.2014 года «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» слушателями программ могут быть лица, имеющие или получающие среднее профессиональное и (или) высшее образование.

В то же время в аэропортах Российской Федерации имеется личный состав не имеющий среднего профессионального и (или) высшего образования. И в эту категорию входят, в том числе, специалисты высочайшего класса. Программы подготовки сотрудников САБ тоже являются дополнительными профессиональными. А прохождение курсов повышения квалификации является обязательным для специалистов САБ и за невыполнение этой нормы аэропортам грозят предписания и штрафы. Работодатель находится в безвыходном положении:

- не готов избавиться от грамотных специалистов;
- не может уволить таковых по трудовому законодательству.

3.14. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта при формировании требований к видеосистемам ОТБ, предназначенным к установке на воздушные суда предлагается их конкретизировать, а именно:

- сколько необходимо камер;
- технические характеристики камер: разрешение, количество кадров в секунду, угол обзора, требования по освещенности, цветная/черно-белая, требования по защищенности, формат записи;

- где устанавливать (салон, кухни, багажник и т.д.);
- требуется ли хранение записей на борту ВС, если да, то за какой промежуток времени должны оставаться записи на борту ВС;
- требуется ли передача видео с камер в кабину экипажа;
- требуется ли обеспечение доступа к трансляции или записям извне;
- куда должна направляться информация с видеокамер;
- информация должна передаваться постоянно постоянно или только в случае АНВ;

Также предлагается рассмотреть целесообразность установки видеосистем ОТБ на воздушные суда, так как выполнение указанного требования требует колоссальных финансовых затрат и распространяется лишь на российских эксплуатантов, что ставит их в неравные конкурентные возможности с зарубежными авиакомпаниями.

3.15. Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается рассмотреть вопрос, связанный с организацией работы камер хранения в аэропортах. В настоящее время требуется осуществление досмотра вещей, сдаваемых на хранение, с применением технических средств, что дублирует входной досмотр, отвлекает силы и средства оператора аэропорта.

Безопасность полетов

Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях повышения уровня безопасности полетов предлагается рассмотреть целесообразность и реализовать следующие мероприятия:

3.16. Обеспечить постоянную практику проверки выполнения принятых решений и мероприятий по безопасности полетов. Отработать систему обязательного и оперативного реагирования на рекомендации комиссий по расследованию авиационных происшествий с доведением рекомендаций до конкретных планов мероприятий с контролем сроков их исполнения.

3.17. Принимая во внимание неуклонно растущий процент авиационных происшествий, связанных с проявлением человеческого фактора в летной и технической эксплуатации воздушных судов, разработать в государствах целевые комплексные программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов.

3.18. С учетом положений Приложения 19, а также документов ИКАО по управлению безопасностью полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, разработать и внедрить инструктивный материал по методам оценки соответствия организаций гражданской авиации действующим требованиям, а также по разработке и утверждению/согласованию систем управления безопасностью полетов и программ подготовки летного состава эксплуатантов.

3.19. На государственном уровне внедрить и поддерживать систему добровольных сообщений и способствовать законодательному обеспечению ненаказательного (внедисциплинарного) применения такой системы и защите информации от ненадлежащего использования.

3.20. Разработать и внедрить квалификационные требования по английскому языку для членов летных экипажей, выполняющих полеты на воздушных судах, имеющих техническую документацию на английском языке, а также для персонала, осуществляющего техническое и наземное обслуживание указанных воздушных судов.

3.21. Усилить надзор за качеством работы учебных организаций и квалификацией преподавателей, проводящих тестирование авиаперсонала, с целью полного соответствия Doc ИКАО 9835 «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком».

3.22. С учетом положений документа ИКАО 10011 «Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них» организовать и провести исследования по изучению условий потери экипажами воздушных судов пространственной ориентировки и попадания в сложное пространственное положение с выдачей практических рекомендаций по повышению безопасности полетов. По результатам работы разработать и внедрить специальный курс повышения квалификации летного состава (типа Upset Recovery), предусмотрев в нем теоретическую и практическую части. Разработать и внедрить в программы подготовки летных экипажей изучение механизмов возникновения и действия соматогравитационных иллюзий и путей их предотвращения.

3.23. При заходах на посадку по ILS, особенно при заходах по CAT II и III ИКАО, обращать внимание экипажей на соблюдение схем захода на посадку, контроль пролета контрольных точек (ТВГ (FAF), ДПРМ (LOM), БПРМ (LMM)) по дальности и высоте. Обращать внимание экипажей, что уход на второй круг при отсутствии видимости наземных ориентиров должен начинаться не ниже установленной высоты принятия решения.

3.24. Диспетчерскому составу, при наличии технических средств, информировать экипаж о существенных отклонениях по высоте от величины, установленной схемой захода на посадку, особенно при заходах по CAT II и III ИКАО и в условиях действия процедур при низкой видимости (Low Visibility Procedure), для чего рассмотреть вопрос о внесении соответствующих дополнений в технологии работ специалистов службы УВД.

3.25. Руководителям авиакомпаний, выполняющих полеты на самолетах Boeing, провести с членами летных экипажей теоретические и практические (при необходимости) занятия по распознаванию, порядку и особенностям выполнения полетов при переходе автопилота в инерциальный режим (inertial mode) при снижении по глиссаде. Рассмотреть применимость данной рекомендации к воздушным судам других производителей.

3.26. Администрациям аэропортов совместно с органами власти проанализировать допустимость застройки территорий в непосредственной близости от аэродромов и принять соответствующие решения.

3.27. В связи с АП, связанными с состоянием здоровья членов летных экипажей, и участвовавшими случаями сокрытия авиационным персоналом имеющихся заболеваний и проведенного лечения, в целях эффективной работы системы медицинского обеспечения безопасности полетов ГА, разработать систему мер (единое информационное медицинское пространство государств-участников Соглашения), позволяющую вести централизованный учет (независимо от форм собственности лечебных учреждений) перенесенных заболеваний, операций, методов и средств лечения. Разработать системный консолидированный подход к профилактике и выявлению зависимости авиационного персонала от психоактивных веществ.

3.28. Рассмотреть вопрос скорейшей разработки и внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в отношении оборудования воздушных судов видеорегистраторами (AIR) обстановки в кабине пилотов.

3.29. Разработать и внедрить процедуру учета числа полетов и налета ВС АОН. С использованием данной информации определить текущий и приемлемый уровень безопасности полетов АОН и пути его достижения.

3.30. Разработать и внедрить процедуры, позволяющие гарантировать достаточность имеющихся навыков у пилотов, выполняющих полеты преимущественно по ПВП, для выполнения полета только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости.

3.31. Рассмотреть вопрос о внесении в нормативные документы требований и процедур, определяющих порядок наличия на самолетах ЕЭВС при их сертификации либо естественных (тряска), либо искусственных (устройства и сигнализации) признаков о приближении к сваливанию.

3.32. Рассмотреть целесообразность внесения изменений и дополнений в воздушные законодательства для установления повышенных требований к подготовке и выполнению демонстрационных, экскурсионных, обзорных и прочих аналогичных видов полетов (т. е. полетов, не связанных с использованием ВС в личных целях) на ВС АОН с пассажирами на борту.

3.33. Провести анализ целесообразности проведения работ по совершенствованию баз данных для систем спутниковой навигации (GPS, ГЛОНАСС, ...) с внесением в них ЛЭП, а также разработки и внедрению порядка и правил предоставления и опубликования данной информации, в том числе для использования производителями систем навигации.

3.34. Рассмотреть целесообразность внесения в авиационные правила изменений и дополнений, конкретизирующих безопасную высоту полета ниже нижнего (безопасного) эшелона в гражданской авиации, а также условия, при которых допускается производство полетов ниже данной высоты.

3.35. В связи с повторяющимися случаями выполнения полетов ВС АОН при отсутствии (или с истекшим сроком действия) обязательных

документов (сертификат летной годности, пилотское свидетельство, медицинское заключение) рассмотреть целесообразность доработки действующих нормативных документов по контролю за деятельностью АОН для реализации механизма непрерывного мониторинга: летной годностью воздушных судов и выполнением полетов пилотами эксплуатантами АОН.

3.36. Рассмотреть вопрос о разработке и утверждении порядка взаимодействия собственников посадочных площадок с уполномоченными и надзорными органами по контролю наличия у лиц, регулярно совершающих полеты с посадочных площадок, основных документов: пилотского свидетельства, медицинского сертификата и сертификата летной годности ВС.

3.37. Рассмотреть вопрос о снятии воздушных судов с государственного учета (лишен государственного и регистрационного опознавательных знаков) в случае отсутствия у данного ВС сертификата летной годности в течение определенного интервала времени.

3.38. В целях обеспечения оперативного поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих авиационное происшествие, предлагается рассмотреть целесообразность обязательного оборудования воздушных судов АОН система спутникового слежения с интеграцией в систему ОВД, возможно, вместо установки аварийных радиомаяков.

4. Обеспечение комплексной безопасности на железнодорожном транспорте

Транспортная безопасность железнодорожного транспорта и метрополитена

4.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается:

4.1.1. Исключить пригородный подвижной состав из числа категорированных ТС, так как эксплуатация ТС осуществляется на категорированной инфраструктуре и мероприятия по защите ТС включены в план обеспечения транспортной безопасности ОТИ. В случае невозможности исключения ТС из числа категорированных, необходимо внести коррективы в обязанности СТИ и перевозчиков с учётом особенностей технической эксплуатации ТС пригородного комплекса.

На сегодняшний день сложилась критическая ситуация в части обеспечения транспортной безопасности в пригородных поездах. Требования постановления Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 (далее – Требования) практически не реализуемы в пути следования пригородного поезда (моторвагонного подвижного состава).

Необходимо отметить, что в моторвагонном подвижном составе конструктивно не предусмотрены помещения для размещения работников подразделений транспортной безопасности.

В соответствии с подпунктом 22 пункта 5 Требований не представляется возможным оборудовать пункты управления обеспечением транспортной безопасности (далее – ПУОТБ).

В соответствии с подпунктом 27 пункта 5 Требований обеспечение круглосуточного непрерывного функционирования ПУОТБ ввиду технологических особенностей эксплуатации подвижного состава (далее – ТС).

В соответствии с подпунктом 32 пункта 5 Требований организовать пропускной и внутреобъектовый режим на ТС в пути следования не представляется возможным, т.к. в соответствии с пунктом 1 Приложения № 6 правил технической

эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждённый приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 нарушение сводного графика движения поездов не допускается.

Организация пропускного и внутреобъектового режимов непосредственно на самом транспортном средстве в пути следования повлечёт за собой сбой графика движения из-за большого количества пассажиропотока, при этом необходимо учесть, что стоянка поезда на каждой платформе (станции) в соответствии с расписанием не превышает 1 минуты. Таким образом, пропускной режим должен осуществляться непосредственно перед посадкой в состав.

В соответствии с подпунктом 33 пункта 5 Требований оснастить транспортное средство техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. На сегодняшний день оснащение ТС досмотровым оборудованием является нецелесообразной тратой денежных средств, т.к. на сегодняшний день в эксплуатации находятся ТС 2000 годов постройки (большая часть эксплуатируемого парка), на которые проектом не предусматривалась установка (дооснащение) дополнительного оборудования. На сегодняшний день установка такого оборудования в тамбур ТС может повлечь за собой угрозу безопасной посадки пассажиров.

4.1.2. Необходимо пересмотреть проведение досмотра на ТС пригородного комплекса в пути следования. Досмотровые мероприятия должны проводиться до посадки в ТС.

В соответствии с подпунктом 3 пункта 18 Требований проводить досмотр проходящих через посты на границах зоны транспортной безопасности транспортного средства. Учитывая, что подвижной состав эксплуатируется минимум в 6 вагонном исполнении, для проведения досмотровых мероприятий необходимо привлечь минимум 24 человека из числа подразделений транспортной безопасности на 1 подвижной состав. Учитывая, что в сутки по направлениям курсируют минимум 293 пары поездов в 10 вагонном исполнении, то на реализацию досмотровых мероприятий необходимо привлечь 11720 человек из числа подразделений транспортной безопасности в сутки.

- 4.1.3. Предлагается внести коррективы в Порядок проведения оценки уязвимости, прописав возможность проведения оценки на идентичные группы ТС. Данные изменения позволят разрабатывать планы ОТБ на основании ранее утверждённой оценки на группы ТС исключая трату времени на распространение ОУ.

На сегодняшний день в соответствии с требованием приказа Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 оценка уязвимости проводится не на группу транспортных средств, а конкретно на транспортное средство (в нашем случае это вагон электропоезда), а затем утверждённая оценка распространяется на идентичную группу ТС. При этом на основании утверждённой оценки СТИ разрабатывает и утверждает план ОТБ сначала на ранее утверждённые группы ТС (т.е. головной прицепной, моторный вагоны), а затем дополнительно разрабатывает и утверждает планы на остальные распространённые идентичные группы ТС (просто копируя информацию с ранее утверждённых планов просто вставляя туда реестровые номера ТС на которые ОУ была распространена). Хотя разницы между головными, моторными, прицепными вагонами с ранее утверждёнными планами на группы ТС одной серии нет. На сегодняшний день распространение планов на идентичные группы ТС не предусмотрено законодательством. Фактически утверждённые планы ОТБ на 3 группы можно распространить и на остальные идентичные вагоны одной серии на примере ОУ, тем самым сократить нецелесообразный расход бумаги и электронных носителей и сэкономленное время и деньги направить на реализацию уже утвержденных планов ОТБ.

- 4.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается решить проблему в сфере привлечения подразделений транспортной безопасности. На сегодняшний день в Российской Федерации в качестве подразделений транспортной безопасности аккредитовано 34 организации. Принимая во внимание, что количество объектов, подпадающих под требования ФЗ-16, превышает 22 тыс., ОАО «РЖД» не в состоянии реализовать требования законодательства по привлечению подразделений

транспортной безопасности для защиты ОТИ от актов незаконного вмешательства.

Возникает ряд противоречий по привлечению подразделений транспортной безопасности на ОТИ, охрана которых осуществляется ведомственной охраной железнодорожного транспорта в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 июня 2009 года № 891-р «Об утверждении Перечня наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта». Противоречия заключаются в необходимости привлечения на конкурсной основе подразделений транспортной безопасности объектов, охрана которых в соответствии с указанным распоряжением должна осуществляться исключительно подразделениями ведомственной охраны железнодорожного транспорта.

4.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается инициировать дополнение распоряжения Правительства РФ от 27 июня 2009 года № 891-р «Перечень наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта» следующим пунктом: железнодорожные вокзалы.

4.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается инициировать внесение дополнений в приложение к Требованиям «Правила допуска на объект транспортной инфраструктуры (транспортное средство), утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 года №495 «Об утверждении 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 железнодорожного транспорта», в части возможности выдачи постоянного пропуска для отдельных категорий работников железной дороги в зону транспортной безопасности (критический элемент) на группу объектов транспортной инфраструктуры находящихся в границе полигона железной дороги.

4.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается инициировать внесение изменений в и. 6 ч. 5 постановления Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...» с целью увеличения трехмесячного срока разработки и представления на утверждение в Федеральное агентство железнодорожного транспорта плана обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры в зависимости от их вида и категории (аналогично п.2).

4.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается:

4.6.1. Критерии обеспечения транспортной безопасности для вокзальных комплексов разрабатывать в зависимости от классности вокзала и пассажиропотока;

4.6.2. Определить критерии обеспечения транспортной безопасности для пассажирских зданий находящихся на балансе структурных подразделений ОАО «РЖД».

Безопасная эксплуатация железнодорожного транспорта

4.7. Министерству внутренних дел Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, ОАО «РЖД» принимая во внимание, что непроизводственный травматизм на железной дороге в последние несколько лет приобрел массовый характер, предлагается инициировать внесение следующих изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ (далее – КоАП):

4.7.1. В статью 12.10 КоАП в части ужесточения мер за нарушения правил движения через железнодорожные пути, а именно увеличение административного штрафа с одной тысячи рублей до десяти тысяч рублей или увеличения срока лишения права управления транспортными средствами с шести месяцев до одного года. При повторном совершении данного административного правонарушения необходимо увеличение срока лишения права управления транспортными средствами с одного года до трех лет;

4.7.2. Санкции статей 11.1 и 11.17 КоАП ужесточить размером штрафа со 100 до 1000 рублей за проход по железнодорожным путям в неустановленном месте, за посадку или высадку граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, а также переход железнодорожных путей на красный сигнал светофора.

4.8. Министерству внутренних дел Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, ОАО «РЖД» рассмотреть возможность разработки и утверждения федеральной государственной программы, направленной на сокращение травматизма на железнодорожном транспорте и объектах железнодорожной инфраструктуры.

4.9. ОАО «РЖД» предлагается в целях повышения безопасности дорожного движения в местах пересечения автомобильных и железных дорог:

4.9.1. Проработать с субъектом Российской Федерации вопрос поэтапного оснащения железнодорожных переездов системами видеофиксации нарушений Правил дорожного движения в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2020-2025 годах» за счет средств федерального бюджета;

4.9.2. Проработать формы взаимодействия (соглашения, программы) по ликвидации железнодорожных переездов путем строительства, реконструкции, переустройства двухуровневых развязок при пересечении автомобильных и железных дорог, с последующим обращением в Минтранс России и Минэкономразвития России о софинансировании данных работ из федерального бюджета;

4.9.3. Уделить особое внимание закрытию переездов, находящихся вблизи существующих и вновь построенных путепроводов, а также переездов находящихся в непосредственной близости друг от друга;

4.9.4. Инициировать обсуждение возможности выделения денежных средств из бюджетов субъекта Российской Федерации и муниципальных образований на оборудование железнодорожных переездов системами видеонаблюдения с включением их в

общую систему видеофиксации нарушений ПДД водителями автотранспортных средств.

4.10. Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается на основе современных международных и национальных стандартов (МЭК, ГОСТ Р и т.п.). Федеральных Законов ФЗ №16 2007 г. «О транспортной безопасности» Закона ФЗ №69 1994 г. «О пожарной безопасности», используя методы системного анализа и физического моделирования процессов возгорания, добиться снижения влияния рисков возникновения пожаров и их пожарной опасности на метрополитенах РФ. Исследовать нелинейные составляющие, применяемые в старых и новых системах электроснабжения, других технических системах для достижения требуемого уровня пожарной безопасности обеспечивающей высокий уровень транспортной безопасности и пассажироперевозок на метрополитенах РФ. Разработать Правила пожарной безопасности метрополитенов РФ, которые будут обязательными для всех работников и служб метрополитенов, организаций и учреждений выполняющих работы или размещенных на объектах метрополитена.

5. Обеспечение безопасности на водном транспорте

Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта

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.

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 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.

5.3. Министерству транспорта 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.

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).

5.5. Комитету Государственной Думе 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).

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).

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. Требованиям 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 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 – 1 месяц, для сложных ОТИ 4-й категории и ОТИ 3-й категории – 2 месяца, для ОТИ 2 и 1 категории – 3 месяца).

- 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 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.

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 мероприятий нельзя привязывать к дате получения категории еще и потому, что Требованиями не учитываются 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.

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 со стороны Ространснадзора и прокуратуры за нарушение сроков. Нереальные сроки являются также причиной проявления коррупционных деяний.

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 местах могут

осуществлять Администрации морских портов. Это на порядок ускорит процедуру согласования образцов пропусков.

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.

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.

5.11. Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта 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.

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 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».

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: 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.

5.13. Комитету Государственной Думе 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 законодательства к владельцам маломерных судов, за неисполнение которых предусмотрены административные штрафы (ст. 11.15 КоАП РФ) и уголовная ответственность (ст. 263 УК РФ).

Обеспечение безопасности судоходства

5.14. Министерству транспорту Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного флота, Российскому морскому регистру судоходства, ФГУП «Государственный научный центр им. академика А.Н. Крылова» в целях повышения безопасности мореплавания и качества проведения поисково-спасательных операций предлагается:

- 5.14.1. Актуализировать национальные стандарты и ведомственные нормативные документы к средствам спасания морских судов в части учёта реальных природно-климатических условий Арктики на основе разработки обоснованных и одобренных РМРС дополнений к базовым требованиям.
- 5.14.2. Активизировать работы по созданию перспективных индивидуальных и коллективных спасательных средств для морских судов в Арктической зоне РФ с учётом требований Полярного кодекса и актуализированных национальных стандартов.(предприятия и организации , разрабатывающие

индивидуальные и коллективные судовые спасательные средства).

5.15. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством просвещения Российской Федерации и Министерством науки и высшего образования Российской Федерации в целях повышения безопасности на морском транспорте предлагается при приеме в профильные учебные заведения проводить медицинскую комиссию и психофизиологический отбор.

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;
- 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;
- 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;
- 5.16.4. На постоянной основе проводить семинары для обмена опытом между экипажами судов с разбором аварийных ситуаций и мер по их устранению, практическим обзором индивидуальных и групповых средств спасения;
- 5.16.5. Регулярно проводить противопожарную подготовку экипажей, обратить внимание на расположение легковоспламеняющихся вещей, одежды, тары;

- 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;
- 5.16.7. Усилить надзор за соблюдением норм безопасности после модернизаций и переоборудований судов, результатом которых является кратное повышение производственной нагрузки;

Предложения по техническому наполнению системы безопасности мореплавания:

- 5.16.8. Ввести обязательное использование современных индивидуальных средств спасения (утепленные гидрокостюмы, маяки); контроль их достаточности и качества на борту;
- 5.16.9. Разработать и внедрить современных индивидуальных средств спасения (в том числе автоматизированных комплексов).

6. Обеспечение безопасности автомобильного транспорта и дорожного движения

Транспортная безопасность автомобильного транспорта

6.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается в Приложение к приказу Минтранса России от 23.07.2014 № 196 внести следующие изменения - подраздел «Дорожное хозяйство» раздела I перечня объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, дополнить абзацем следующего содержания: «Искусственные дорожные сооружения (мосты, путепроводы, тоннели), расположенные на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, длиной до 300 метров включительно и интенсивностью движения менее 500 автомобилей 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.

6.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается исключить из реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Федерального дорожного агентства объекты транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, расположенные в муниципальных образованиях, население которых составляет меньше 100 тысяч человек.

6.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству, учитывая высокую социальную значимость и соответствующие риски, предлагается обязать перевозчиков по муниципальным, межрегиональным, межмуниципальным маршрутам и заказным перевозкам, в том числе легковое такси, установить системы видеонаблюдения (салонные видеокамеры и наружные камеры), с помощью которых можно будет оценить не только работу водителя, но и обеспечить безопасность пассажиров и грузов, фиксируя обстановку как внутри салона, так и снаружи.

6.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях решения проблемы прекращения высококлассными водителями трудовой деятельности предлагается отменить п.8 Перечня документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в орган аттестации субъектом транспортной инфраструктуры, утвержденного приказом Минтранса России от 03.11.2015 № 325 или заменить на документ о подготовке (обучении) в качестве сил обеспечения транспортной безопасности.

У водителей автобуса, назначенных ответственными за обеспечение транспортной безопасности ТС, отсутствует документ об образовании (утеря и не возможность его восстановления в связи с получением образования в бывших Союзных Республиках СССР и/или ликвидации

данных образовательных учреждениях). Отсутствие данного документа является основанием для отказа в аттестации в качестве сил обеспечения транспортной безопасности (п.8 Перечня документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в орган аттестации субъектом транспортной инфраструктуры, утвержденного приказом Минтранса России от 03.11.2015 № 325) и невозможности в дальнейшем работать в качестве водителя автобуса. Образование у водительского состава в основном среднее-профессиональное – столяр, сварщик, токарь, не связанное с его профессиональной деятельностью. 30 % от всего водительского состава не сможет осуществлять свою трудовую деятельность («т.к. утерян документ 30 летней давности на столяра»).

6.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству совместно с Министерством образования и науки Российской Федерации и Министерством просвещения Российской Федерации предлагается проработать вопрос о внесении изменений в типовую дополнительную профессиональную программу повышения квалификации работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве (далее - программа), утвержденную приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 сентября 2014 года № 243, в части наличия у слушателей программы среднего общего образования или среднего профессионального образования».

Согласно требованиям приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 8 сентября 2014 № 243, утвердившего программу, к освоению последней не допускаются лица, не имеющие среднего профессионального и (или) высшего образования.

Анализ водительского состава автомобильного транспорта общего пользования на территории показывает, что 70% водителей автобусов окончили курсы в учебно-курсовых комбинатах по программам подготовки/переподготовки водителей категории «Д» и не имеют документов, подтверждающих наличие среднего профессионального или высшего образования. На крупнейшем пассажирском автотранспортном предприятии Амурской области из 128 водителей только 41 (32%) соответствует требованиям, предъявляемым к уровню образования. Вместе с тем за невыполнение требований по подготовке и аттестации

сил обеспечения транспортной безопасности на транспортном средстве для перевозчика предусмотрена административная ответственность.

По мнению министерства транспорта и строительства Амурской области, данные изменения позволят водителям категории «Д», не имеющим среднего профессионального или высшего образования, освоить соответствующую программу, успешно пройти аттестацию и быть назначенными в качестве лиц ответственных за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства.

6.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях улучшения работы автотранспортных предприятий предлагается инициировать внесение необходимых изменений в части совершенствования нормативно-правовой базы и исключения противоречий, а именно:

6.6.1. Длительные сроки подготовки (оформления) государственными органами документов, предписанных Постановлением Правительства Российской Федерации № 924 от 14.09.2016 (справка о судимости, справка об админ. нарушениях и т. д.). При этом возникает простой автобусов, невыполнение обязательств, штрафы и ответственность.

Противоречие в законодательстве

6.6.2. Для утверждения пакета документов в Федеральном дорожном агентстве в Москве по Постановлению Правительства Российской Федерации № 172 от 26.02.2015 в перечне документов для аттестации среди многообразия прочих бумаг (время на запрос некоторых также занимает месяц по закону) нам необходимо издать приказ о переводе водителя на должность ответственного по транспортной безопасности. В ЕТКС должность сотрудника по ТБ отсутствует.

6.6.3. Федеральный закон 16-ФЗ от 09.02.2007 г. «О транспортной безопасности» обязал издать приказ о назначении водителей ответственными по обеспечению транспортной безопасности, что противоречит Трудовому кодексу и Перечню Правительства - в части запрета водителям быть совместителями.
По охране труда по ФЗ-426 спецоценка рабочих мест выполнена в соответствии с ЕТКС и должности в штатном расписании

определены в соответствии с оказываемыми услугами и лицензией на перевозку пассажиров автобусами.

- 6.6.4. Приказ Минтранса России № 287 от 28.09.2015 г. «Квалификационные требования...» не содержит требований к водителям по обладанию компьютерными навыками, какие необходимы при сдаче экзамена на аттестации, а обучение в процессе трудовой деятельности требует временных и дополнительных финансовых затрат. Обучение опытных водителей затруднительно - они водители-профессионалы со стажем, компьютерные знания в силу возраста им сложно приобрести. Получается, они не соответствуют занимаемой должности, если не будут аттестованы по ТБ?

К различным видам транспортных средств законодатель предъявляет идентичные требования по проведению мероприятий, направленных на обеспечение транспортной безопасности

- 6.6.5. Предлагается рассмотреть дифференцированный подход к различным видам транспорта, так как предъявление равных требований к воздушным судам авиации и транспортным средствам автомобильного транспорта, используемым для регулярных перевозок пассажира и багажа, не только не позволяет в полной мере реализовать цели, устанавливаемые Федеральным законом, но и, создавая непосильную финансовую нагрузку, негативно сказывается на деятельности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков, осуществляющих пассажирские перевозки, зачастую являющихся субъектами малого и среднего предпринимательства.
- 6.6.6. На начальном этапе категорирования транспортных средств вместо одного месяца по закону на проведение категорирования в Росавтодоре уходит 5-6 месяцев. На линию выходят не категорированные транспортные средства, соответственно, не проведена оценка уязвимости ТС, и осуществить вовремя дальнейшие мероприятия, предписанные Федеральным законом 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности».

Отсутствует четкое законодательное регулирование по взаимодействию с государственными учреждениями при исполнении Федеральным законом 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности»

- 6.6.7. При запросе документов в медицинских учреждениях, в МВД России нет конкретных отработанных схем по взаимодействию с субъектами транспортной деятельности в части выполнения закона.

Силы обеспечения транспортной безопасности

- 6.6.8. Кроме ответственных по ТБ в штате или по договору должна иметься группа быстрого реагирования, также эти лица должны быть обучены и аттестованы, пройти спортивную подготовку. Содержать таких сотрудников или оплачивать услуги сторонней организации (300 тыс. руб. в месяц) маленьким компаниям не под силу. Другие мероприятия требуют также огромных финансовых затрат, например, оснащение системой видеонаблюдения каждого ТС. Кроме 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» существует ещё много законов, выполнение которых также требует значительных финансовых затрат. В сроки, предписанные 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности», выполнить всё невозможно. Если взять в расчёт ежегодно убывающий пассажиропоток, все компании скоро будут не в состоянии оказывать услуги перевозки населению, так как прямые затраты (на топливо и ремонт) постоянно возрастают.

Медицинский осмотр по ТБ (ежегодный)

- 6.6.9. Если у водителя выявляется такое противопоказание, как варикозное расширение вен, врачи водителя не допускают быть ответственным по ТБ (но он при этом получает допуск работать водителем) Получается, его не должны принимать или уволить, если принят, т. к. нет медицинского заключения по транспортной безопасности, в то время как по Приказу Минздравсоцразвития № 302-н по проведённому медосмотру к работе водителя он допущен. Вновь возникает проблема нехватки итак уже катастрофичной кадров.

- 6.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях уменьшения времени простоя предприятий предлагается для автомобилей не старше 3 лет (по аналогии с техосмотром) категорирование проводить автоматически, и уведомления

регистрировать сразу. При начале осуществления перевозок, в соответствие с Правилами представления уведомлений о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности и учета указанных уведомлений, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16.07. 2009 г. № 584, необходимо уведомить орган Ространснадзора. Но последний принимает уведомления при наличии категорирования ТС управлением транспортной безопасности. Процедура занимает от 45 суток и больше, даже если ТС были ранее про категорированы по другой хозяйствующей структуре. УГАДН за отсутствие уведомления ставит ТС на штрафстоянку.

6.8. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести дополнения в приказ Минтранса России от 23.07.2014 №196 в подразделе «Дорожное хозяйство» раздела 1 перечня объектов, не подлежащих категорированию. В связи с тем, что вышеуказанный приказ распространяется также на автомобильные дороги муниципального значения, предлагаем изложить абзац в следующем виде: «Искусственные дорожные сооружения (мосты, путепроводы, тоннели), расположенные на автомобильных дорогах общего пользования муниципального, регионального или межмуниципального значения, длиной до 300 метров включительно. Искусственные и дорожные сооружения (мосты, путепроводы, тоннели), расположенные на автомобильных дорогах общего пользования муниципального, регионального или межмуниципального значения с интенсивностью движения менее 500 автомобилей в сутки».

6.9. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях минимизации затрат субъектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта на осуществление мероприятий по обеспечению транспортной безопасности и сохранения объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта в населенных пунктах с численностью населения менее 100 тыс. человек предлагается:

6.9.1. Разработать порядок пересмотра присвоенной объекту транспортной инфраструктуры категории в связи с изменившимися условиями его деятельности;

6.9.2. Разработать требования по обеспечению транспортной безопасности для субъектов транспортной инфраструктуры в

зависимости от категории объектов транспортной инфраструктуры и параметров пассажиропотока (среднесуточного и среднегодового);

- 6.9.3. Разработать порядок подготовки и утверждения субъектами транспортной инфраструктуры в отношении объектов транспортной инфраструктуры III и IV категорий единого документа - паспорта обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, наличие которого будет исключать необходимость проведения оценки уязвимости и плана обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры.

Согласно данным из реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Федерального дорожного агентства, на территории Тамбовской области расположено 55 объектов транспортной инфраструктуры по всем видам транспорта, из которых 15 относятся к объектам транспортной инфраструктуры автомобильного и городского наземного электрического транспорта (из них: 1 - III категории, 14 - IV категории).

Большая часть объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта расположена в населенных пунктах с численностью населения менее 100 тыс. человек (81,3%). Регулярные перевозки в таких населенных пунктах характеризуются невысокой интенсивностью пассажиропотока, вследствие чего объем перевозок не обеспечивает безубыточность их осуществления.

- 6.10. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть ряд мер для облегчения выполнения нормативно-правовых требований участниками отрасли и снижения финансовой нагрузки, а именно:

- 6.10.1. Определять категории опасности с учетом величины пассажиропотока на маршрутах обслуживания;
- 6.10.2. Рассмотреть вопрос о возможности объединения в группы однотипных видов транспортных средств при проведении оценки уязвимости;

6.10.3. Провести работу по сокращению сроков утверждения оценки уязвимости и планов транспортной безопасности.

6.11. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается в целях решения проблем длительности и высокой стоимости предлагается упростить процессы категорирования, оценки уязвимости, разработки и утверждения планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств, и в первую очередь обратить внимание на необходимость утверждения документов в центральном аппарате Росавтодора, что сильно увеличивает продолжительность процедур.

6.12. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается в Приложение к приказу Минтранса России от 23.07.2014 № 196 внести следующие изменения - подраздел «Дорожное хозяйство» раздела I перечня объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, дополнить абзацем следующего содержания: Искусственные дорожные сооружения (мосты, путепроводы, тоннели), расположенные на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, длиной до 300 метров включительно и интенсивностью движения не менее 500 автомобилей в сутки». А также указать срок внесения изменений в Приложение к приказу Минтранса России от 23.07.2017 г. № 196 до 1 ноября 2018 года.

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.

6.13. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть и решить нижеследующие противоречия в сфере транспортной безопасности, в том числе с представителями субъектов транспортной инфраструктуры для подготовки предложений о внесении

изменений и дополнений в действующие нормативные правовые акты, а именно:

В связи с принятием постановления Правительства Российской Федерации от 29.11.2017 г. № 1697 «О внесении изменений в перечень участников 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» в отношении, в том числе зданий, сооружений, устройств и оборудования, используемых (предназначенных для использования) в целях обслуживания пассажиров, фрахтователей, перевозчиков, транспортных средств и входящих в состав автобусных парков, и трамвайных парков (депо) не будут применяться требования в области обеспечения транспортной безопасности.

В этой связи хотелось бы отметить, что в соответствии с частью 6 статьи 4 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» обеспечение защиты от актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, зданий, строений, сооружений, не отнесенных в соответствии с настоящим Федеральным законом к объектам транспортной инфраструктуры (далее- ОТИ), и объектов, строительство которых не завершено и которые расположены в границах (на территории) ОТИ осуществляется в соответствии с настоящим Федеральным законом с учетом категории соответствующего ОТИ. Порядок обеспечения защиты таких объектов от актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, определяется планом обеспечения транспортной безопасности соответствующего объекта транспортной инфраструктуры.

Таким образом, после исключения зданий, сооружений, устройств и оборудования, используемых (предназначенных для использования) в целях обслуживания пассажиров, фрахтователей, перевозчиков, транспортных средств и входящих в состав автобусных парков, троллейбусно-автобусных парков, троллейбусных и трамвайных парков (депо) из перечня ОТИ в отношении, в том числе сооружений и устройств находящихся в границах - в первую очередь это относится к заправочным комплексам, - необходимо будет реализовывать мероприятия, предусмотренные Федеральным законом от 21.07.2011. № 256-ФЗ «О безопасности объектов топливноэнергетического комплекса».

Кроме того, в отношении указанных объектов необходимо будет реализовывать мероприятия, предусмотренные Федеральным законом от 06 марта 2006г. №35-ФЗ «О противодействии терроризму». Однако, в настоящее время отсутствует нормативный правовой акт в развитие данного закона, утверждающий требования по антитеррористической защищенности объектов транспорта, не являющихся объектами транспортной инфраструктуры в значении Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Кроме того, к проблемным вопросам стоит отнести разработку организационно-распорядительных документов (далее-ОРД). В течение одного месяца после утверждения оценки уязвимости ОТИ или ТС, субъекту необходимо разработать и принять 22 ведомственных акта. Причем часть из них требует согласования с уполномоченными подразделениями ФСБ России, МВД России и Ространснадзора, процесс которого необоснованно затягивается на неопределенно длительный срок.

В законодательных и нормативных правовых актах в области ОТБ имеются взаимоисключающие требования, несоответствия в названиях, определениях и понятиях.

В частности, подпунктом 17 пункта 4 Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС, утвержденного приказом Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34, в приложении к плану обеспечения транспортной безопасности предусмотрены сведения «о порядке действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва», а в соответствии с подпунктом 9 пункта 6 требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной безопасности и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2016г. № 924 (далее-требования) к планам необходимо приложить «порядок реагирования сил обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры на подготовку к совершению акта незаконного вмешательства или совершение акта незаконного вмешательства». В связи с чем, хозяйствующим субъектам в обозначенной сфере приходится разрабатывать и утверждать два практически равнозначных приказа.

Абзацем вторым подпункта 4 пункта 8 Требований установлено, что субъектам транспортной инфраструктуры необходимо обеспечивать проведение на границе зоны транспортной безопасности ОТИ «досмотра всех объектов досмотра», абзацем 3 этого же подпункта - «выборочный досмотр объектов досмотра», во внешнем виде и в поведении которых присутствуют признаки подготовки или совершения актов незаконного вмешательства.

Подпунктами 34 и 36 пункта 7 Требований предписано ответственному за ОТБ транспортного средства «обнаруживать предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения...», а также «передавать уполномоченным представителям подразделений органов ФСБ России и МВД России нарушителей, идентифицированные оружие, боеприпасы, патроны к оружию, взрывчатые вещества и взрывные устройства в случаях, предусмотренных частью 10 статьи 12.2

Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности». Кроме того, в соответствии подпункту 31 пункта 7 Требований, водитель обязан обеспечить контроль за передвижением (перемещением) физических лиц в зоне транспортной безопасности ТС или ее частях. Но основной задачей водителя является безопасная перевозка пассажиров и соблюдение правил дорожного движения.

Имеются и другие подобные несоответствия: например, организация пропускного и внутри объектового режима на транспортном средстве, установление и работа постов транспортного средства и т.п.

Видится, что некоторые положения требований № 924 носят избыточный характер обязательных к исполнению организационных мероприятий и требуют уточнения в части целесообразности их применения с учетом специфики функционирования объектов инфраструктуры автомобильного транспорта и транспортных средств.

Например, обязательное привлечение подразделений транспортной безопасности (далее-ПТБ) для объектов I, II, III категории. При этом, ПТБ законодательно не наделены функциями охраны, в связи с чем для обеспечения физической сохранности имущества объектов необходимо привлекать другую уполномоченную организацию, при этом и тех и других необходимо обеспечить помещениями и техническими

средствами, что влечет значительные финансовые траты для организаций (предприятий).

В соответствии Требований № 924 на основании результатов оценки уязвимости устанавливаются зоны транспортной безопасности - перевозочный и технологический. Предполагается, что целью установления перевозочного и технологического секторов является предотвращение проникновения в транспортные средства, отправляющиеся с территории объектов транспортной инфраструктуры на маршрут движения. Однако, досмотровые мероприятия осуществляются только на границе зоны ТБ, а во время движения по маршруту автомобильный транспорт осуществляет остановки в местах, не подлежащих категорированию и, на которых не выполняются обязательные требования по ОТБ, а значит, что в транспортное средство легко можно проникнуть. Все это сводит на «нет» обязательность установления перевозочного сектора.

Проблемным вопросом является также назначение ответственных за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства при выполнении перевозок из числа персонала транспортного средства. Учитывая, что при выполнении перевозок персонал транспортного средства представлен только водителем, в организациях (предприятиях) аттестации подлежат водители автомобильного и иного транспорта. Средняя стоимость аттестации составляет до 8 тысяч рублей одного работника, не считая затрат на техническое оснащение ОТБ транспортного средства и их сертификацию.

Дополнительно можно заметить, что утвержденные требования противоречат пункту 4 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности», где определено, что «субъект транспортной инфраструктуры, перевозчик вправе возлагать на персонал (экипаж) транспортных средств обязанности по обеспечению транспортной безопасности транспортного средства в объеме, не препятствующем исполнению служебных обязанностей персонала, связанных с обеспечением безопасности перевозки».

Назначение ответственным за обеспечение транспортной безопасности предполагает возложение на водителя автомобильного транспорта следующих дополнительных обязанностей: видеомониторинг, видеообнаружение, видеоидентификацию, выявление нарушителя в режиме реального времени на транспортном средстве, что

может отвлекать последнего от непосредственных обязанностей по безопасности дорожного движения. При этом основной задачей водителей является обеспечение безопасной перевозки пассажиров с соблюдением графика движения в соответствии с расписанием. В этой связи, в также в целях снижения значительных затрат, понесенных организациями (предприятиями) на проведение подготовки и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, сокращения количества ответственных за ОТБ, что, по нашему мнению, целесообразно исключить водителей транспортных средств (автобусов, троллейбусов и трамваев) из состава сил обеспечения транспортной безопасности на каждом транспортном средстве.

6.14. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается в целях снижения издержек субъектов транспортной инфраструктуры на выполнение нормативно-правовых требований в области обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства предлагается внести изменения в «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства», утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2016 г. № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, 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 автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и внесении изменений в положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)».

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

№	Текст, к которому предлагается поправка	Содержание поправки	Новая редакция (текст с учетом поправки)	Примечание (обоснование)
1	<p>Пункт 6. 21) выделять и оборудовать в соответствии с утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры отдельные помещения или участки помещений на объекте транспортной инфраструктуры I, II и III категорий для размещения работников подразделений транспортной безопасности;</p>	<p>Исключить объекты III категории.</p>	<p>Пункт 6. 21) выделять и оборудовать в соответствии с утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры отдельные помещения или участки помещений на объекте транспортной инфраструктуры I и II категорий для размещения работников подразделений транспортной безопасности;</p>	<p>Снижение издержек субъектов транспортной инфраструктуры на выделение и оборудование отдельных помещений для размещения работников подразделений транспортной безопасности.</p>
2	<p>Пункт 6. 22) определять помещения или участки помещений для управления Техническими Средствами и силами Обеспечения транспортной безопасности (далее - пункты управления Обеспечением транспортной безопасности) в соответствии с утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры и оснащать пункты управления обеспечением транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры I, II и III категорий, так и силами обеспечения транспортной безопасности других объектов транспортной инфраструктуры, с которыми имеется технологическое взаимодействие</p>	<p>Исключить объекты III категории.</p>	<p>Пункт 6. 22) определять помещения или участки помещений для управления техническими средствами и силами обеспечения транспортной безопасности (далее - пункты управления обеспечением транспортной безопасности) в соответствии с утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры и оснащать пункты управления обеспечением транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры I и II категорий, так и силами обеспечения транспортной безопасности других объектов транспортной инфраструктуры, с которыми имеется технологическое взаимодействие;</p>	<p>Снижение издержек субъектов транспортной инфраструктуры оснащение управления обеспечением транспортной безопасности средствами управления и связи.</p>
3	<p>Пункт 6. 30) оснащать объект транспортной инфраструктуры I, II и III категорий в соответствии с планом объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, предусмотренными частью 8 статьи 12.2 Федерального закона "О транспортной безопасности";</p>	<p>Исключить объекты транспортной инфраструктуры III категории.</p>	<p>Пункт 6. 30) оснащать объект транспортной инфраструктуры I и II категорий в соответствии с планом объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, предусмотренными частью 8 статьи 12.2 Федерального закона "О транспортной безопасности";</p>	<p>Снижение издержек субъектов транспортной инфраструктуры на оснащение объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.</p>

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

4	<p>Пункт 13.</p> <p>1) принимать меры по недопущению проникновения в зону транспортной безопасности объекта (за исключением сектора свободного доступа) и (или) на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры нарушителя, пытающегося совершить акт незаконного вмешательства, в том числе использующего автотранспортные средства, самоходную технику и машины, путем осуществления контроля (наблюдения, мониторинга состояния) границ зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее части и (или) критических элементов объекта транспортной инфраструктуры, контроля передвижения физических лиц, транспортных средств, перемещения материальных объектов в зоне транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или ее части и (или) на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры, поддержания пропускного и внутриобъектового режимов, использования технических средств и инженерных сооружений транспортной безопасности, реагирования на подготовку или совершение акта незаконного вмешательства, а также незамедлительного информирования уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел о выявленных нарушителях;</p>	<p>Пункт 13 подпункт 1 исключить.</p>		<p>Требования неактуальны в связи с отсутствием технических средств обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры III категории.</p>
5	<p>Пункт 13.</p> <p>2) принимать меры по выявлению нарушителей, совершения или подготовки совершения акта незаконного вмешательства на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры путем осуществления контроля (наблюдения, мониторинга состояния) границ зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, поддержания пропускного режима, использования технических средств, инженерных сооружений</p>	<p>Пункт 13 подпункт 2 исключить.</p>		<p>Требования неактуальны в связи с отсутствием технических средств обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры III категории.</p>

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

	обеспечения транспортной безопасности;			
6	<p>Пункт 13. 2) принимать меры по выявлению нарушителей, совершения или подготовки совершения акта незаконного вмешательства на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры путем осуществления контроля (наблюдения, мониторинга состояния) границ зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, поддержания пропускного режима, использования технических средств, инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности;</p>	<p>Пункт 13 подпункт 2 исключить.</p>		<p>Требования неактуальны в связи с отсутствием технических средств обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры III категории.</p>
7	<p>Пункт 13. 3) принимать меры, исключаящие совершение акта незаконного вмешательства или подготовку к совершению акта незаконного вмешательства, в том числе включающего хищение, повреждение материальных объектов, находящихся на объекте транспортной инфраструктуры критических элементов объектов транспортной инфраструктуры и иных уязвимых участков объекта транспортной инфраструктуры, определенных в ходе оценки уязвимости, а также получение над ними контроля нарушителем, путем осуществления контроля (наблюдения, мониторинга состояния) границ зоны транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или ее части и (или) критических элементов объектов транспортной инфраструктуры, контроля передвижения физических лиц, транспортных средств, перемещения материальных объектов в зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее части и (или) на критических элементах объектов транспортной инфраструктуры, поддержания пропускного и внутриобъектового режимов, реагирования на подготовку или совершение акта незаконного вмешательства, а также</p>	<p>Пункт 13 подпункт 3 исключить.</p>		<p>Требования неактуальны в связи с отсутствием технических средств обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры III категории</p>

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

	<p>незамедлительного информирования уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел о выявленных нарушителях, об обнаруженных, распознанных идентифицированных оружии, боеприпасах, взрывчатых веществах и взрывных устройствах, ядовитых или радиоактивных веществах при отсутствии законных оснований на их хранение и ношение;</p>			
8	<p>Пункт 13. 4) оснащать объект транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими:</p> <ul style="list-style-type: none"> • видеообнаружение объектов видеонаблюдения при их перемещении через контрольнопропускные пункты и посты объекта транспортной инфраструктуры на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) критических элементов объекта транспортной инфраструктуры (за исключением сектора свободного доступа); • видеообнаружение объектов видеонаблюдения на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры; хранение в электронном виде данных, полученных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности, в течение 10 суток; • выявление подготовленного нарушителя в режиме реального времени на всем периметре внешних границ критических элементов объекта транспортной инфраструктуры; • принятие решения о соответствии пропуска его владельцу путем сличения идентифицирующих документов на контрольно-пропускных пунктах и постах объекта транспортной инфраструктуры на границах 	<p>Пункт 13 подпункт 4 исключить.</p>		<p>Требования неактуальны в связи с отсутствием технических средств обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры III категории.</p>

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

	<p>зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (за исключением сектора свободного доступа) и (или) критических элементов объекта транспортной инфраструктуры;</p> <ul style="list-style-type: none"> • возможность передачи данных о лицах, пропущенных в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры, в соответствии с порядком передачи данных; 			
9	<p>Пункт 13. 5) проводить наблюдение и идентификацию лиц, обладающих пропусками, при их перемещении в технологический сектор.</p>	<p>Пункт 13 подпункт 5 исключить.</p>		<p>Требования неактуальны в связи с отсутствием технических средств обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры III категории.</p>
10	<p>Пункт 14. 2) увеличивать численность работников подразделений транспортной безопасности в соответствии с планом объекта транспортной инфраструктуры;</p>	<p>Пункт 14 подпункт 2 исключить.</p>		<p>Изменение действий при объявлении уровня безопасности № 2 в связи с отсутствием технических средств обеспечения транспортной безопасности.</p>
11	<p>Пункт 14. 4) выявлять нарушителей, а также подготовку к совершению или совершению актов незаконного вмешательства путем патрулирования территории объекта транспортной инфраструктуры (не реже одного раза в 12 часов);</p>	<p>Выявление нарушителей осуществлять силами обслуживающего персонала.</p>	<p>Пункт 14. 2) организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 12 часов), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства.</p>	<p>Изменение действий при объявлении уровня безопасности № 2 в связи с отсутствием подразделений транспортной безопасности.</p>
12.	<p>Пункт 14. 5) обеспечить передачу данных в режиме реального времени в соответствии с порядком передачи данных.</p>	<p>Пункт 14 подпункт 5 исключить.</p>		<p>Изменение действий при объявлении уровня безопасности № 2 в связи с отсутствием технических средств обеспечения</p>

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

				транспортной безопасности.
13	<p>Пункт 15. Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III категории в случае объявления уровня безопасности № 3 дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 6, 13 и 14 настоящего документа, обязаны:</p> <p>1) не допускать посетителей в технологический сектор и (или) на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры;</p> <p>2) выявлять нарушителей, а также подготовку к совершению или совершению актов незаконного вмешательства путем постоянного непрерывного контроля не менее чем тремя работниками сил обеспечения транспортной безопасности данных (информации), эксплуатационных и функциональных показателей технических средств обеспечения транспортной безопасности;</p> <p>3) обеспечивать проведение подразделениями транспортной безопасности досмотра, дополнительного досмотра, наблюдения и (или) Собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в том числе в сектор свободного доступа, объектов досмотра либо осуществлять эвакуацию со всей территории объекта транспортной инфраструктуры физических лиц и транспортных средств, а также работников объекта транспортной инфраструктуры, не связанных с обеспечением транспортной безопасности, прекращать допуск на объект транспортной инфраструктуры физических лиц и транспортных средств;</p> <p>4) выявлять нарушителей, а также подготовку к совершению или совершению актов незаконного вмешательства путем патрулирования территории объекта транспортной инфраструктуры (не реже одного раза в 6 часов);</p>	<p>Осмотр зон транспортной безопасности критических элементов объектов транспортной инфраструктуры, а также выявление нарушителей осуществлять силами обслуживающего персонала.</p>	<p>Пункт 15. Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 6 и 14 настоящего документа, обязаны организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 6 часов), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства.</p>	<p>Требования неактуальны в связи с отсутствием подразделений транспортной безопасности и технических средств обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры III категории.</p>

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

14	<p>Пункт 16. Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры IV категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 6 настоящего документа, обязаны организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 24 часа), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства.</p>	<p>Включить объекты транспорт. инфраструктуры III категории.</p>	<p>Пункт 16. Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III и IV категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 6 настоящего документа, обязаны организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 24 часа), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства.</p>	<p>Дополнены действия сил обеспечения транспортной безопасности на объектах III категории.</p>
15	<p>Пункт 17. Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры IV категории в случае объявления уровня безопасности № 2 дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 6 и 16 настоящего документа, обязаны: 1) не допускать посетителей на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры; 2) организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 12 часов), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства.</p>	<p>Включить объекты транспорт. инфраструктуры III категории.</p>	<p>Пункт 17. Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III и IV категории в случае объявления уровня безопасности № 2 дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 6 и 16 настоящего документа, обязаны: 1) не допускать посетителей на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры; 2) организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 12 часов), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства.</p>	<p>Дополнены действия сил обеспечения транспортной безопасности на объектах III категории.</p>
16	<p>Пункт 18. Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры IV категории в случае объявления уровня безопасности № 3</p>	<p>Включить объекты транспорт. инфраструктуры III категории.</p>	<p>Пункт 18. Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III и IV категории в случае объявления уровня</p>	<p>Дополнены действия сил обеспечения транспортной безопасности на объектах III категории</p>

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

<p>дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 6, 16 и 17 настоящего документа, обязаны обеспечивать проведение подразделениями транспортной безопасности досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в том числе в сектор свободного доступа, объектов досмотра либо осуществлять эвакуацию со всей территории объекта транспортной инфраструктуры физических лиц и транспортных средств, а также работников объекта транспортной инфраструктуры, не связанных с обеспечением транспортной безопасности, прекращать допуск на объект транспортной инфраструктуры физических лиц и транспортных средств.</p>		<p>безопасности № 3</p> <p>дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 6, 16 и 17 настоящего документа, обязаны обеспечивать проведение подразделениями транспортной безопасности досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в том числе в сектор свободного доступа, объектов досмотра либо осуществлять эвакуацию со всей территории объекта транспортной инфраструктуры физических лиц и транспортных средств, а также работников объекта транспортной инфраструктуры, не связанных с обеспечением транспортной безопасности, прекращать допуск на объект транспортной инфраструктуры физических лиц и транспортных средств.</p>	
--	--	--	--

Таким образом, изменения, которые предложено внести в Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, утвержденные постановлением правительства российской федерации от 14 сентября 2016 года №924

6.14.1. Подпункт 21 Пункта 6 изложить в следующей редакции:
 «выделять и оборудовать в соответствии с утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры отдельные помещения или участки помещений на объекте транспортной инфраструктуры I и II категорий для размещения работников подразделений транспортной безопасности».

- 6.14.2. Подпункт 22 Пункта 6 изложить в следующей редакции: «определять помещения или участки помещений для управления техническими средствами и силами обеспечения транспортной безопасности (далее - пункты управления обеспечением транспортной безопасности) в соответствии с утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры и оснащать пункты управления обеспечением транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры I и II категорий, так и силами обеспечения транспортной безопасности других объектов транспортной инфраструктуры, с которыми имеется технологическое взаимодействие».
- 6.14.3. Подпункт 30 Пункта 6 изложить в следующей редакции: «оснащать объект транспортной инфраструктуры I и II категорий в соответствии с планом объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, предусмотренными частью 8 статьи 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности».
- 6.14.4. Пункт 13 признать утратившим силу.
- 6.14.5. Пункт 14 изложить в следующей редакции: «Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III категории в случае объявления уровня безопасности № 2 дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 6 настоящего документа, обязаны:
- не допускать посетителей на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры;
 - организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 12 часов), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства».

- 6.14.6. Пункт 15 изложить в следующей редакции: «Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 6 и 14 настоящего документа, обязаны организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 6 часов), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства».
- 6.14.7. Пункт 16 изложить в следующей редакции: «Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III и IV категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 6 настоящего документа, обязаны организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 24 часа), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства».
- 6.14.8. Пункт 17 изложить в следующей редакции: «Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III и IV категории в случае объявления уровня безопасности № 2 дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 6 и 16 настоящего документа, обязаны:
- не допускать посетителей на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры;
 - организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 12 часов), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства».

6.14.9. Пункт 18 изложить в следующей редакции: «Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры III и IV категории в случае объявления уровня безопасности № 3 дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 6, 16 и 17 настоящего документа, обязаны обеспечивать проведение подразделениями транспортной безопасности досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в том числе в сектор свободного доступа, объектов досмотра либо осуществлять эвакуацию со всей территории объекта транспортной инфраструктуры физических лиц и транспортных средств, а также работников объекта транспортной инфраструктуры, не связанных с обеспечением транспортной безопасности, прекращать допуск на объект транспортной инфраструктуры физических лиц и транспортных средств».

Обеспечение безопасности дорожного движения

6.15. Министерству внутренних дел Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается включить в план мероприятий «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»:

А) Разработку:

- Методики классификации и порядка учета первопричин дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей;
- Перечня психофизиологических противопоказаний к управлению транспортными средствами определенных категорий и вида перевозок;
- Требований к специальным техническим средствам, предотвращающим потерю внимания и концентрации водителей транспортных средств;

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

- Нормативных документов по переводу нерегулируемых пешеходных переходов в разряд регулируемых;
- Требований к специальным техническим средствам, предназначенным для идентификации транспортных средств.

Б) Опытное внедрение устройств поддержания работоспособности водителя на транспортных средствах, перевозящих пассажиров и опасные грузы.

Предлагаемые предложения окажут содействие органам власти при исполнении Указа Президента Российской Федерации от 7.05.2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.», в котором предусмотрено «снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году - стремление к нулевому уровню смертности)». Разработка, принятие и внедрение предлагаемых нормативно-правовых актов позволят существенно сократить количество дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших в них людей, так как не менее 85% ДТП совершаются по вине водителей.

6.16. Министерству внутренних дел Российской Федерации в целях повышения транспортной дисциплины участников дорожного движения предлагается:

- 6.16.1. Способствовать передаче полномочий по привлечению владельцев транспортных средств к административной ответственности за нарушения требований Правил дорожного движения, выявленные путем применения средств фото, видеофиксации, работающих в автоматическом режиме, с федерального на региональный уровень;
- 6.16.2. Разработать мобильное приложение, позволяющее сотрудникам ГИБДД привлекать владельцев автомобилей к административной ответственности на основании данных, представленных зарегистрированными пользователями - гражданами. В настоящее время мобильное приложение, позволяющее осуществлять контроль, отсутствует.

6.17. Министерству внутренних дел Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, ФСБ России для идентификации владельца автотранспорта без государственных регистрационных знаков, припаркованного на автомобильных дорогах общего пользования, которое затрудняет проведение работ по содержанию улиц и представляет угрозу террористической направленности предлагается инициировать внесение изменений в федеральное законодательство, а именно введения общего запрета на стоянку автотранспорта без государственных регистрационных знаков на дорогах общего пользования и административной ответственности за нарушение указанного запрета.

6.18. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть возможность совершенствования системы медицинской помощи, ужесточения качества предрейсового медицинского контроля, обучение лиц, обеспечивающих транспортную безопасность основам оказания первой медицинской помощи.

6.19. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается внести изменения в абзац второй пункта 5 Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» дополнив слова «подпунктами «е», «ж» и «з» (в части требования, установленных абзацами четвертым, седьмым и восьмым пункта 1 и абзацем шестым пункта 4 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения») словами «и «к».

6.20. Федеральной службе по надзору в сфере транспорта при осуществлении лицензирования деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), особое внимание уделять выполнению лицензиатами подпункта «д» пункта 6 постановления Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012 года № 280.

6.21. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается с целью способствования «выхода из тени» нелегальных перевозчиков, разработать законопроект для улучшения положения легальных такси, в котором отразить мотивирующие аспекты такие как: уменьшение размера отчислений в пенсионный фонд для индивидуальных предпринимателей, налоговые льготы, внедрение системы работы в такси для физических лиц без регистрации в качестве индивидуального предпринимателя на основании государственного патента.

6.22. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации с целью способствования «выхода из тени» нелегальных перевозчиков предлагается инициировать внесение изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Далее – КоАП РФ) в часть 2 статьи 14.1 в части ужесточения ответственности и увеличения штрафа в двукратном размере, а именно Часть 2 статьи 14.1 КоАП РФ изложить в следующей редакции:

«Осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии), если такое разрешение (такая лицензия) обязательно (обязательна) влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от четырех тысяч до пяти тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья или без таковой; на должностных лиц — от восьми тысяч рублей до десяти тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья или без таковой; на юридических лиц — от восьмидесяти тысяч рублей до ста тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья или без таковой».

6.23. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации предлагается ужесточить ответственность и увеличить административные штрафы для лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без специального разрешения (лицензии), и установить ответственность в соответствии со статьей 14.1.2 КоАП РФ:

- на граждан и должностных лиц установить административный штраф в размере 50 тыс. рублей;

- на юридических лиц установить административный штраф в размере 400 тыс. рублей.

За повторное совершение административного правонарушения:

- наложение административного штрафа на граждан в размере пятидесяти тысяч рублей с конфискацией транспортного средства;
- на должностных лиц - пятидесяти тысяч рублей;
- на индивидуальных предпринимателей - ста тысяч рублей с конфискацией транспортного средства;
- на юридических лиц - четырехсот тысяч рублей с конфискацией транспортного средства или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

6.24. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации предлагается разработать комплекс мер по повышению ответственности за незаконную деятельность в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, а также расширения оснований применения административного наказания в виде конфискации транспортного средства.

В настоящее время при осуществлении регулярных перевозок пассажиров без соответствующих разрешительных документов (нелегальная перевозка) перевозчики нарушают права иных хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской деятельности, которые на законных основаниях осуществляют перевозку пассажиров на маршрутах регулярных перевозок. Данные действия создают аварийные ситуации, угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения, влекут перегрузку улично-дорожной сети.

6.25. Министерству внутренних дел Российской Федерации совместно с Министерством транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть возможность более широкой пропаганды основ безопасности дорожного движения, транспортной безопасности. Включить в программу обучения водителей транспортных средств курса лекций, касающихся основ транспортной безопасности, в том числе при возникновении чрезвычайных происшествий. Рассмотреть возможность на законодательном уровне увеличить объем социальной рекламы в средствах массовой информации.

6.26. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести в Приказ Минтранса России № 258 изменения по особенностям выдачи разрешений для международных контейнерных перевозок по территории Российской Федерации в экспорте или в импорте:

6.26.1. Предлагается для таких перевозок (пункт отправления/прибытия которых является морской порт) делегировать компетенцию по выдаче таких разрешений Администрации Субъекта Федерации в упрощенном порядке, в том числе посредством информационного взаимодействия в электронной форме.

6.26.2. Предлагается предусмотреть гибкую шкалу расчета стоимости таких разрешений в зависимости от количества перевозок. В качестве потенциальных решений снижения стоимости разрешения для международной контейнерной перевозки предлагаем рассмотреть либо возможность выдачи разрешения на 10 поездок (на максимально заявленный перегруз) на экспедитора, который вносит реквизиты контейнера, транспортного средства и точный вес самостоятельно для каждой перевозки, заверяя эти сведения в бланке разрешения своей печатью, либо предусмотреть возможность выдачи разрешения на одну перевозку с соразмерным уменьшением его стоимости против установленного в настоящее время.

Нормативы, установленные российским законодательством, не отвечают общей практике международных контейнерных перевозок, что приводит к высокой востребованности по оформлению разрешений на перевозку тяжеловесных грузов для вывоза из морских портов и перевозки по территории Российской Федерации для доставки конечному потребителю. Существующий порядок выдачи разрешений не отвечает той мобильности, которая во всем мире характеризует транзитные перевозки, что не только не содействует развитию транспортно-транзитного потенциала Российской Федерации (и Санкт-Петербурга в частности), но и приводит к сознательному принятию российскими перевозчиками риска нарушения законодательства при перевозке тяжеловесных грузов без получения соответствующих разрешений.

6.27. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях минимизации возможности осуществления

автоперевозке повышенной технической сложности и опасности без специальных разрешений и как следствие снижения реальной угрозы жизни, здоровью и имуществу участников дорожного движения, а также интересам общества и государства предлагается разработать и реализовать систему предоставления информации всем заинтересованным лицам (в первую очередь грузоотправителям) позволяющая оперативно, в течении 2-3 часов получить информацию о подлинности разрешения. Для избежания распространения информации содержащей коммерческую (или иную) тайну достаточно, чтобы была предоставлена не вся информация, указанная в разрешении, а следующая: номер бланка – когда выдавался и каким уполномоченным органом; срок действия разрешения; массогабаритные характеристики груза; маршрут (начало маршрута и окончание маршрута).

В настоящий момент складывается ситуация, когда грузоотправителю запрещено производить погрузку тяжеловесного и (или) крупногабаритного груза на транспортное средство без специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов (далее разрешение) в том случае, если отгружаемое оборудование/груз является тяжеловесным и (или) крупногабаритным. Ответственность грузоотправителя за отгрузку без разрешения предусмотрена статьей КОАП 12.21.1.10 и влечет за собой наложение штрафа до 400 000 рублей. Это разрешение грузоотправителю предоставляет автоперевозчик, которого нанимает грузоотправитель.

Зачастую недобросовестные перевозчики стали использовать поддельные бланки разрешений и в том числе предъявлять их на погрузку. Но у грузоотправителя нет возможности убедиться в подлинности предъявляемого разрешения, за исключением официального обращения в органы Федерального дорожного агентства. При этом ответ он получит согласно действующему законодательству в срок до 30 рабочих дней. Для сферы грузоперевозок и в как результат экономики и интересов государства данные сроки предоставления информации недопустимы.

6.28. Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству с целью анализа эффективности действующей процедуры оформления специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных

транспортных средств, предлагаем строительству направить депутатский запрос в Федеральное дорожное агентство для получения статистики по регистрации и выдачи данных специальных разрешений.

6.29. Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству Транспорта Российской Федерации для корректировки процедуры выдачи специальных разрешений, предлагается сформировать рабочую группу, с участием отраслевых ассоциаций и союзов в сфере автомобильных грузовых перевозок, Минтранса России, Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту и строительству действия которой были бы направлены на реализацию следующих вопросов:

- Необходимость сокращение пакета документов для подачи заявления на получения специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.
- Оптимизация количества согласований маршрутов при оформлении специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.
- Сокращение сроков получения специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.
- Возможность оформления специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в электронном виде(Полностью, без предоставления оригиналов по каждой заявке)
- Сокращение стоимости оформления специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств до приемлемого уровня, который позволит перевозчику работать честно.
- Возможное объединение системы выдачи специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств с уже действующей системой «Платон».

В настоящее время при получении специальных разрешений на движение транспортных средств, осуществляющих перевозки

тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов возникают следующие проблемные вопросы:

- Громоздкая процедура оформления специальных разрешений для перевозчика и необходимость его согласования с несколькими структурами;
- Долгий срок оформления специального разрешения. Минимальный срок: 11-15 дней; для более сложных грузов: до нескольких месяцев;
- Невозможность оформления специальных разрешений по маршруту «Туда и обратно»;
- Ограничение по сроку действия и количеству поездок (до 10);
- Высокая стоимость оформления специальных разрешений.

6.30. Министерству внутренних дел Российской Федерации предлагается обратить внимание на вопрос применения ст. 2.6.1 КоАП. В настоящий момент складывается ситуация, когда органы исполнительной отказывают предпринимателям в применении данной статьи, где собственник должен быть освобожден от административной ответственности в пользу лиц, которые управляли ТС на момент фиксации нарушений. В такой ситуации предприниматель получает нагрузку на бизнес и лица, нарушившие закон, остаются безнаказанными, что не способствует снижению безопасности дорожного движения, пропаганде культуры вождения и как следствие сокращению ДТП, смертности на дорогах и количеству страховых случаев.

В этой связи Министерству внутренних дел Российской Федерации предлагается провести работу по разъяснению органам власти порядка применения данной статьи.

6.31. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается создать реестр прокатных автомобилей, сделать обязательным оборудование системами GPS/ГЛОНАСС и ограничить максимальный возраст ТС - 7 лет, что позволит придать юридической значимости данным GPS/ГЛОНАСС и ТС из реестра при реализации других инициатив с органами власти - таких как применение ст. 2.6.1 КоАП, возбуждении уголовных дел при

хищении арендованного имущества и объединить усилия, направленные на обеспечение безопасности на транспорте.

6.32. Министерству транспорта Российской Федерации придать значимости агрегаторам на законодательном уровне и ввести разделение ответственности за нарушения между агрегаторами и автопарками, а лучше самими водителями (отвечая за нарушения сбежавшего водителя предприниматель получает дополнительную нагрузку, которую зачастую вынужден компенсировать за свой счет), так как на рынке такси не соблюдаются законодательные нормы или отсутствует регулирование или наказание за наличие или отсутствие лицензии, контроль технического состояния автомобиля, ограничение минимального стажа, максимальное время пребывания водителя за рулем в сутки, максимальный возраст автомобиля.

6.33. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается способствовать, возможно, льготами, текущим игрокам масштабироваться на рынок Крыма, так как в Крыму отсутствуют агрегаторы по причине санкций (текущие крупные игроки боятся). Как следствие большинство такси нелегалы + пласт проблем который уже решен в других регионах: длительное время подачи/ожидания, более высокая цена поездки т.к. низкая загрузка парка, более дорогая себестоимость.

6.34. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта предлагается создать прозрачный цифровой реестр перевозчиков, под управлением Ространснадзора. Реестр должен включать все категории оценки того или иного перевозчика- сколько транспортных средств, где работает перевозчик и т.д.

6.35. Министерству внутренних дел Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации в целях борьбы с нелегальными автостанциями, с которых под видом заказных отправляются регулярные автобусные рейсы в другие регионы страны, без сбора и передачи персональных данных пассажиров, без проведения необходимых досмотровых мероприятий предлагается инициировать изменения действующего федерального законодательства, в частности внесение изменений в статью 38 Федерального закона от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим

транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" предусматривающих полный запрет на отправление транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров и багажа по заказу из мест на территориях муниципальных образований, установленных органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, что позволит консолидировать пункты отправления пассажирского транспорта на более укрепленных с точки зрения транспортной безопасности и антитеррористической защищенности объектах транспортной инфраструктуры.

6.36. Министерству внутренних дел Российской Федерации предложить разработать законопроекты и внести на рассмотрение в Государственную Думу Федерального собрания Российской Федерации:

6.36.1. По предоставлению полномочий соответствующему подразделению МВД по проведению контрольно-закупочных процедур с последующим документированием правонарушения нелегитимных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

В настоящее время водители, осуществляющие перевозку пассажиров и багажа без соответствующего разрешения, во избежание привлечения к административной ответственности, стали устанавливать на транспортных средствах разные атрибуты вместо фонаря легкового такси и наносить надпись «такси» на противосолнечном козырьке

Деятельность нелегитимных перевозчиков организуется и направляется «диспетчерскими службами», которые с помощью средств связи обеспечивают нелегальных таксистов информацией о клиентах. В свою очередь, они выплачивают за диспетчерские услуги определенную плату. В итоге в теневом обороте находятся денежные средства, не облагаемые налогами. Процедура привлечения таких лиц к ответственности сложна, так как не определены административные органы и должностные лица, обладающие правом осуществления контрольной закупки для выявления правонарушений и привлечения к ответственности;

6.36.2. По предоставлению полномочий сотрудникам ГИБДД МВД субъектов Российской Федерации по составлению протоколов

об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 11.14.1 и 12.31.1 (в части легковых такси) КоАП РФ, помимо случаев, предусмотренных частью 1 статьи 28.3 КоАП РФ.

В соответствии с действующими нормативно-правовыми актами РФ непосредственно в процессе перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом контроль (надзор) осуществляется уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти в рамках осуществления государственного контроля (надзора) в области обеспечения безопасности дорожного движения, а органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют региональный государственный контроль (надзор) только при проведении плановых и внеплановых проверок, что является мало эффективным, так как до проведения этих проверок субъекты, подлежащие проверке, уведомляются и на время проведения проверок имеющиеся нарушения правил в сфере перевозок пассажиров ими устраняются, а в последующем осуществляют деятельность с нарушениями этих правил.

С учетом изложенных выше доводов считаем целесообразным право возбуждения дело об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 11.14.1 и 12.31.1 (в части легковых такси) КоАП РФ, помимо случаев, предусмотренных частью 1 статьи 28.3 КоАП РФ предоставить также сотрудникам ГИБДД МВД субъектов РФ.

6.37. Министерству внутренних дел Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, совершенствования контроля за соблюдением весовых и габаритных параметров транспортных средств предлагается в качестве законодательной инициативы рассмотреть вопрос о передаче полномочий по осуществлению весогабаритного контроля на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения на уровень субъектов Российской Федерации, так как количество сотрудников ГИБДД МВД России, выделяемых для работы передвижных постов весогабаритного контроля,

недостаточно для осуществления эффективной деятельности по обеспечению сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

6.38. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации в целях выработки единой позиции по вопросу эксплуатации транспортных средств в случае, если государственный регистрационный знак транспортного средства или способ его установки не отвечает Государственному стандарту Р 50577-93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования» предлагается рассмотреть вопрос о внесении изменений в вышеуказанный ГОСТ в части введения в качестве обязательного требования установление регистрационных знаков типа 1Б на транспортные средства, используемые в качестве легкового такси.

В соответствии с пунктом 7.15 «Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств», являющегося приложением к постановлению Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения», запрещена эксплуатация транспортных средств в случае, если государственный регистрационный знак транспортного средства или способ его установки не отвечает Государственному стандарту Р 50577-93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования».

Пунктом 3.2.1. ГОСТа Р 50577-93 предусмотрено, что на легковые такси и транспортные средства, оборудованные для перевозки более восьми человек (кроме случаев, если указанные перевозки осуществляются по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), устанавливаются регистрационные знаки - 1Б («желтого цвета»).

По информации Управления ГИБДД УМВД России по Костромской области при несоблюдении данного требования водитель может быть привлечен к административной ответственности по части 1 статьи 12.5 Кодекса об административных правонарушениях.

Однако при правоприменении данных положений возникают проблемные вопросы, связанные с надлежащим обоснованием предъявления соответствующих требований, так как приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 23 августа 2013 года № 533-ст «Об утверждении изменения к национальному стандарту» требование по установлению регистрационных знаков «желтого» цвета на транспортные средства, используемые в качестве легкового такси, относится к добровольному применению.

7. Нормативно-правовое регулирование и совершенствование инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности

7.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается инициировать внесение следующих изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 г. N 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности».

№ пп	Предлагаемая редакция Правил	Обоснование
1	<p>Добавить Подпункт д) Пункта 3 Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности:</p> <p>«Производители» - юридические лица или индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в соответствии с законодательством Российской Федерации на ее территории, или иностранные предприятия, серийно производящие технические средства обеспечения транспортной безопасности.</p>	<p>Предлагается внести дополнительное определение «производители» в пункт «3» - Участники обязательной сертификации - правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, добавив подпункт «д».</p> <p>В текущей редакции правил отсутствует определение «производители» и подразумевается, что по схеме №3 «заявители» самостоятельно являются производителями технических средств досмотра.</p> <p>Таким образом зарубежные</p>

		<p>производители технических средств досмотра не имеют возможности участвовать в сертификации по схеме №3 ни самостоятельно, ни через своих официальных дистрибьюторов, даже в тех случаях, когда требуемые технические средства досмотра не производятся на территории Российской Федерации, что создает неравные конкурентные условия.</p> <p>Комментарий: В отличие от «заявителя», «производитель» не обязательно должен быть лицом, зарегистрированным на территории Российской Федерации.</p>
2	<p>Подпункт в) Пункта 8 Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности - Схема № 3:</p> <p>«Применяется при сертификации серийно выпускаемых технических средств обеспечения транспортной безопасности по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя, и предварительную проверку производства на предмет оценки возможности производителя выпускать в течение срока действия сертификата соответствия технические средства обеспечения транспортной безопасности. Сертификат соответствия выдается на 3 года. Сертифицированные технические средства обеспечения транспортной безопасности подвергаются периодическому инспекционному контролю. Периодичность, сроки и объем инспекционного контроля определяются программой, согласованной органом по сертификации с держателем сертификата соответствия;»</p>	<p>Ввиду того, что Аэропорты, при выборе досмотрового оборудования, руководствуются не только требованиями сертификационных органов Российской Федерации, но и других мировых регуляторов, таких как TSA, ECAC, STAC, DFT и многих других, а так же, в виду того, что для обеспечения Авиационной и Транспортной безопасности в Аэропортах используется широкий перечень досмотрового оборудования, не имеющего аналога Российского производства, необходимо обеспечить доступ не только российских, но и зарубежных производителей досмотрового оборудования к Схеме сертификации №3.</p> <p>Данное изменение позволит Аэропортам, в соответствии с требованиями Постановления Российской Федерации №969 от 27.09.16г., в рамках проводимых ими закупках досмотрового оборудования, приобретать уже сертифицированные технические средства досмотра. Что позволит им находиться в правовом поле, при осуществлении закупок досмотрового оборудования и исключит конфликтные ситуации с органами транспортной прокуратуры по получению предписаний и штрафов.</p>

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

<p>3.</p>	<p>Подпункт а) Пункта 8 Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности - Схема № 1 - применяется при сертификации единичных образцов технических средств обеспечения транспортной безопасности по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания единичных образцов, взятых у заявителя. Сертификат соответствия выдается только на сертифицируемый единичный образец; Сертификат соответствия выдается на весь срок эксплуатации технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и данными Производителей Оборудования.</p>	<p>Внесение данного добавление обусловлено необходимостью однозначного толкования требований Постановления и исключения чрезмерной нагрузки на субъекты Транспортной безопасности.</p>
<p>4.</p>	<p>Подпункт б) Пункта 8 Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности - Схема № 2 - применяется при сертификации партии технических средств обеспечения транспортной безопасности по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя из этой партии. Сертификат соответствия выдается только на сертифицируемую партию; Сертификат соответствия выдается на весь срок эксплуатации технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и данными Производителей Оборудования.</p>	<p>Внесение данного добавление обусловлено необходимостью однозначного толкования требований Постановления и исключения чрезмерной нагрузки на субъекты Транспортной безопасности.</p>

<p>5.</p>	<p>Подпункт г) Пункта 8 Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности - Схема № 4 применяется при сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах. Сертификат соответствия выдается на сертифицируемый образец или сертифицируемую партию технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на конкретном объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве. Сертификат соответствия выдается на весь срок эксплуатации технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и данными Производителей Оборудования.</p>	<p>Внесение данного добавление обусловлено необходимостью однозначного толкования требований Постановления и исключения чрезмерной нагрузки на субъекты Транспортной безопасности.</p>
<p>6.</p>	<p>Добавить в Пункт 3 Требований к функциональным свойствам технических систем и средств досмотра – «Используемые в настоящих требованиях понятия означают следующее»:</p> <p>К техническим систем и средствам досмотра, обеспечивающим Транспортную Безопасность, относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Стационарные аронные металлодетекторы; · Ручные металлодетекторы; · Рентгено-телевизионные установки; · Системы радиационного контроля; · Газоанализаторы и детекторы обнаружения ВВ; <p>ТССД, не относящиеся к указанным</p>	<p>В виду большого многообразия оборудования технических систем и средств досмотра, обеспечивающего Транспортную безопасность объектов и имеющего различный функционал, считаем необходимым внести в Определения/Понятия расшифровку типов Технических систем досмотра.</p>

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

<p>7.</p>	<p>Внести изменения в Пункт 20 Раздела IV «ТРЕБОВАНИЙ к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности» – «Требования к функциональным свойствам технических систем и средств досмотра»: 20. Технические системы и средства досмотра должны обеспечивать: 20.1. Стационарные арочные металлодетекторы: <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012</i> 20.2. Ручные металлодетекторы; <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012</i> 20.3. Рентгено-телевизионные установки; <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012г.</i> 20.4. Системы радиационного контроля; <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012</i> 20.5. Газоанализаторы и детекторы обнаружения ВВ: <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012</i> 20.6. ТССД, не относящиеся к указанным;</p>	<p>В связи с широким перечнем оборудования технических систем и средств досмотра, обеспечивающего Транспортную безопасность объектов, имеющего абсолютно разных функционал и назначение, считаем необходимым выделить четкие Требования к функциональным свойствам каждой группы технических систем и средств досмотра.</p>
-----------	---	---

7.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств предлагается дополнить «Изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 г. N 969 "Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» (Подготовленных Министерством экономического развития Российской Федерации – Письмо №Д26и-343 от 26.06.2018г.)

№ пп	Предлагаемая редакция Изменений	Примечание
1	<p>Добавить в изменения, которые вносятся в требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969», пункты предлагаемых изменений, отраженные в Предложении 6.1. данной Резолюции</p>	
2	<p>Пункт 11 а) «технические условия (прилагается при схеме сертификации №3 для оборудования производимого на территории Российской Федерации)»</p>	<p>В виду отличия Производственной документации Российских и Иностраных Производителей оборудования, считаем избыточными требования к предоставлению единого типа документации. Приведение технической документации на сертифицируемое оборудование к ГОСТам Российской Федерации никоим образом не влияет на функциональные и обнаружительные характеристики Оборудования, а только создает дополнительную нагрузку на бизнес и затягивает процесс подачи Заявок на Сертификацию.</p>

7.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается инициировать внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. N 969 Главу V «Требования к функциональным свойствам технических средств видеонаблюдения», а именно изложить пункт 25, в) следующим образом:

«Для отображения изображений с нескольких видеокамер рекомендуется использовать видеомониторы размера не менее 21” и разрешением не менее FullHD. Выбор размера видеомонитора должен зависеть от числа камер, изображения с которых будут одновременно выводиться на экран. Рекомендуется для 16 камер использовать видеомонитор размером не менее 27” с разрешением не менее 2560 x

1440 пикселей». Данный пункт Постановления не соответствует упомянутому в начале главы V основополагающему ГОСТ Р 51558-2014 «Средства и системы охранные телевизионные», морально и технически устарел. Текст этого пункта созвучен с утратившим силу ГОСТ Р 51558-2000 «Системы охранные и телевизионные. Общие технические требования. И методы испытаний», в соответствии с которым ограничение в виде 4-рех камер определялось возможностями квадратора аналогового сигнала. Между тем, в современных системах телевизионного наблюдения наряду с аналоговым давно используется цифровая обработка сигналов (IP-камеры), что значительно расширяет возможности отображения видеосигнала, при этом количество сигналов видеокамер, выводимых на один монитор, ограничивается только размерами и разрешением самого видеомонитора. Эти сведения зафиксированы актуальным ГОСТ Р 51558-2014

7.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств предлагается устранить противоречия в области обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности установленных на ОТИ (ф.4), а именно:

МВД России своим приказом наделил функциями органа по сертификации ФКУ НПО «СТиС» МВД России. Для проведения сертификации необходимо заключить контракт по ФЗ-44 от 05.04.2013 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». ФКУ НПО «СТиС» МВД России проводит только анализ комплекта документов, а сертификационные испытания проводит аккредитованная лаборатория. То есть нужно заключить контракт на анализ комплекта документов и на сертификационные испытания. Заключение двух контрактов в рамках одной закупки (сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности) ФЗ-44 не допускает. Требования есть, а процедура проведения не ясна.

7.5. Комитету Государственной Думы Российской Федерации транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в Федеральный закон 16-ФЗ

от 09.02.2007 «О транспортной безопасности», определяющие, что на технические средства обеспечения транспортной безопасности, используемые субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах до вступления в силу требований и порядка, предусмотренных частью 8 статьи 12.2 настоящего Федерального закона (т.е. до 30 марта 2017 г.), требования об обязательной сертификации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969, не распространяются. При этом, допустить возможность применения данных технических средств субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах до истечения срока их эксплуатации, указанного в паспорте изделия.

7.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается решить следующие вопросы:

7.6.1. В постановлении Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 года № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» отсутствуют требования к телевизионным камерам (тепловизорам), а также к радарам, которые широко применяются в комплексных системах безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Таким образом, для некоторых ТСОТБ данный документ ставит непреодолимый барьер для их применения, однако на практике данные ТСОТБ активно применяются и хорошо себя зарекомендовали;

7.6.2. Проблему сертификации оборудования, встроенного в объект транспортной инфраструктуры, например, интегрированные системы безопасности, размещенные по периметру. Указанные системы состоят из компонентов, за сертификацию которых отвечают разные органы сертификации.

7.7. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается закрепить обязательное проведение на объектах транспортной инфраструктуры статистических приемо-сдаточных испытаний всех вновь вводимых и уже использующихся систем периметральной сигнализации ОТИ, с целью объективной количественной оценки обнаружительных возможностей и качества работы систем периметральной сигнализации. Это даст объективное, основанное на ГОСТах основание для:

- сертификации готовой системы по схеме № 4/и не только;
- подтверждения выполнения требований технического задания (объективное доказательство того, что большие деньги затрачены не напрасно и система сигнализации полностью выполняет возложенные на нее функции).

Качество и достоверность работы всех имеющихся и вновь создаваемых систем периметральной сигнализации (вероятность обнаружения, среднее время наработки на ложное срабатывание) сегодня ни по факту, ни законодательно не определяется. Поэтому остается достоверно неизвестным, в какой степени можно доверять действующим системам периметральной сигнализации. А вслед за этим возникает вопрос о целесообразности их создания и эффективности затраченных средств.

7.8. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации в целях реализации положений Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предлагается обязать заводы-изготовители транспортных средств пассажирского автомобильного и городского электрического транспорта при продаже транспортных средств обеспечить обязательную установку технических средств обеспечения транспортной безопасности, соответствующих требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности».

7.9. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны,

чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается инициировать внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности», обеспечивающих использование ранее установленных на объекты сертифицированных технических средств охраны до истечения срока их эксплуатации.

8. Цифровые технологии в обеспечении безопасности на транспорте, обеспечение информационной и кибербезопасности транспортной отрасли

8.1. Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий совместно с Министерством цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службой безопасности Российской Федерации, Министерством здравоохранения Российской Федерации разработать федеральный закон, определяющий общие для Российской Федерации организационно-правовые нормы при создании (развитии) АПК «Безопасный город».

Указанный правовой акт должен определить полномочия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по вопросам создания (развития) и финансирования АПК «Безопасный город», а также включать механизм получения бюджетами субъектов Российской Федерации субсидий, направляемых в рамках софинансирования на построение и развитие АПК

8.2. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в Федеральный закон от 14.02.2009 № 22-ФЗ «О навигационной деятельности» в части:

- 8.2.1. Утверждения положения о региональной информационно-навигационной системе (РНИС) субъекта Российской Федерации (по аналогии с Положением о системе обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112», утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 21 ноября 2011 г. №958;
- 8.2.2. Внесения дополнений в Перечень транспортных средств, которые в обязательном порядке должны быть оснащены спутниковой навигацией ГЛОНАСС/GPS;
- 8.2.3. Утверждения единых требований к созданию региональных автоматизированных центров контроля и надзора за перевозкой пассажиров и опасных грузов Ространснадзора, сопряжению с иными внешними системами субъекта (Система-112, ЭРА-ГЛОНАСС, система контроля химического и радиационного мониторинга и др.);
- 8.2.4. Утверждения единых требований к оператору РНИС субъекта Российской Федерации;
- 8.2.5. Утверждения типовых межведомственных регламентов взаимодействия в рамках функционирования РНИС субъекта Российской Федерации.

8.3. Министерству транспорта Российской Федерации, ФСТЭК России в целях реализации ФЗ-187 от 26.07.2017 «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» предлагается выполнить следующие мероприятия:

- 8.3.1. Разработать план мероприятий («дорожную карту») на 2018-2020 годы по реализации требований 187-ФЗ 26.07.2017 года;
- 8.3.2. Провести внутренний аудит (инвентаризацию) всех информационных систем, сформировать предложения по составу систем, подлежащих включению в Перечень объектов КИИ, для рассмотрения Комиссией по категорированию;
- 8.3.3. Создать экспертный совет Минтранса России по безопасности критической информационной инфраструктуры;

- 8.3.4. Создать и поддерживать в актуальном состоянии базу данных объектов КИИ;
 - 8.3.5. Разработать методические рекомендации по проведению категорирования объектов КИИ;
 - 8.3.6. Разработать методики оценки ущерба субъекту критической информационной инфраструктуры, с учетом специфики по видам транспорта.
- 8.4. Министерству транспорта Российской Федерации, ФСТЭК России в целях обеспечения информационной безопасности автоматизированных информационных систем, обеспечивающих работу транспорта Российской Федерации и являющихся объектами критической информационной инфраструктуры, которые также могут стать объектами воздействия со стороны вероятных противников в ходе информационного противоборства в ходе достижения экономических и политических целей предлагается рассмотреть возможность создания отраслевого «СОПКА-ТРАНСПОРТ», подключенного к ГосСОПКА, имеющего собственные аналитические, вычислительные и каналные мощности для обработки информации, поступающей от операторов связи:
- 8.4.1. Выработать общий регламент взаимодействия операторов транспортных систем по обмену данными о состоянии транспортной системы и АСУ ТС;
 - 8.4.2. Адаптировать имеющееся решение для отраслевого центра «СОПКА-СВЯЗЬ», разработанное и развиваемое центром информационной безопасности ФГУП «ЦНИИС» для нужд отрасли;
 - 8.4.3. Создать необходимое информационное обеспечение центра и инструментарий для его развития;
 - 8.4.4. При создании центра - использовать отечественные аппаратные платформы, операционные системы и прикладное программное обеспечение (ФГУП «ЦНИИС» рассматривает в качестве платформы для отраслевых центров СОПКИ платформу «Эльбрус»).

Список инициаторов:

Авиационный учебный центр АО «Аэропорт Толмачево»
«Автоколонна № 1790» Филиал ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»
Агентство «Авиапорт»
Администрация Костромской области
Администрация Курской области
Администрация Тамбовской области
АО «ДНИИМФ»
АО «КрасАвиа»
АО АК «АО Нордстар»
АО «НЕЙРОКОМ»
Ассоциация владельцев маломерных судов Санкт-Петербурга
Ассоциация владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга
Ассоциация «Грузавтотранс»
Ассоциация перевозчиков негабаритных грузов
Ассоциация развития поисково-спасательной техники и технологий
ГУМРФ им.адм. С.О. Макарова
Департамент строительства и транспорта Белгородской области
Евразийская экономическая коллегия
Законодательное собрание Камчатского края
ЗАО «Пассажирский порт «Амурассо»
Межгосударственный Авиационный Комитет
Международная ассоциация Метро
Министерство инвестиций, промышленности и транспорта Республики Коми
Министерство инфраструктуры и цифрового развития Кабардино-Балкарской Республики
Министерство промышленности и транспорта Республики Северная Осетия-Алания
Министерство промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области
Министерство транспорта Красноярского края
Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области
Министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области
Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан
Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Марий Эл
Министерство транспорта и дорожного хозяйства Тульской области
Министерство транспорта и строительства Амурской области
Министерство жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области
Комитет ТПП РФ по безопасности предпринимательской деятельности
Курская областная Дума
ОАО «Омский аэропорт»

ООО «Газпром нефть шельф»
Октябрьская дирекция моторвагонного подвижного состава – структурное подразделение Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава – филиала ОАО «РЖД»
ООО Авиакомпания «Вертикаль-Т»
ООО «Балтика-транс»
ООО «ГРАНД-АВТО»
ООО «Интерсервис»
ООО «КОРПОРАЦИЯ АС Групп-секьюрити»
ООО «НЕОСКАН»
ООО «Охранная организация «Охрана терминальных объектов»
ООО «ПЕНТАКОН»
ООО «Прометей-ТВ»
ООО «СЗ УМЦ «Транспортная безопасность»
ООО «Танира»
ПАО «Транснефть»
Пассажирская судоходная компания ИП Александров С.И.
Пермская городская Дума
Правительство Калужской области
Правительство Магаданской области
Правительство Орловской области
Правительство Рязанской области
Правительство Санкт-Петербурга
Правительство Ханты-Мансийского автономного округа – Югры
Правительство Чукотского автономного округа
Прикаспийский Центр ОВД филиала «Аэронавигация Юга» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
Северо-Западный филиал ФГУП «УВО Минтранса России»
Тамбовская областная Дума
Управление дорог и транспорта Липецкой области
ФГБОУ ВО СПбГУ ГА
ФГП ВО ЖДТ
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» филиал «Аэронавигация Северо-Запада»
ФГУП «Росморпорт»
ФГУП «ЦНИИС»
ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»
Федеральное агентство по рыболовству
Федеральная служба войск национальной гвардии РФ
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
Фонд «Транспортная Безопасность»
Smiths Detection