



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСМОРРЕЧФЛОТ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

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

25.11.2019 № АТ-19/13688

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

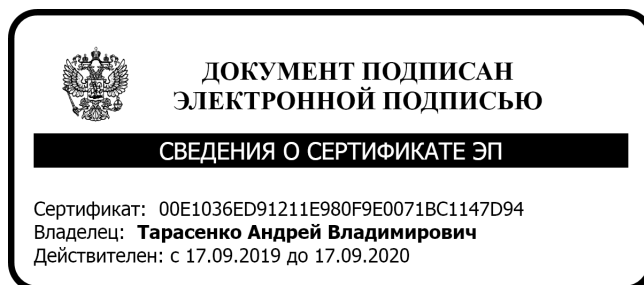
Государственная Дума  
Федерального Собрания  
Российской Федерации  
седьмого созыва

Члену Комитета  
Государственной Думы по  
безопасности и  
противодействию коррупции  
А.Б. Выборному

Уважаемый Анатолий Борисович!

Федеральное агентство морского и речного транспорта в связи с Вашим обращением от 07.11.2019 № Выб-4/1869 рассмотрело предложения, изложенные в Резолюции IX Международного форума «Безопасность на транспорте», и направляет результат рассмотрения вышеназванных предложений.

Приложение: на 39 л. в 1 экз.



А.В.Тарасенко

Быкова Светлана Андреевна  
8 (495) 626-19-46, УТБ

Результат рассмотрения

ежегодной общественной резолюции IX Международного форума "Безопасность на транспорте"

1.	<p>5.1.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта рассмотреть и законодательно решить проблему определения субъекта транспортной инфраструктуры в случаях, когда один объект транспортной инфраструктуры находится в собственности и (или) владении двух и более лиц.</p> <p>В настоящее время имеют место случаи, при которых в пределах одного объекта транспортной инфраструктуры (которым, как портовое средство является морской терминал) осуществляют одновременно деятельность три юридических лица, каждому из которых принадлежит право пользования только частью объекта транспортной инфраструктуры.</p> <p>С учётом данных обстоятельств, представляется необходимым урегулировать вопрос, кто из двух и более владельцев является субъектом транспортной инфраструктуры (определение полного объёма полномочий и ответственности при осуществлении надзорных (контрольных) функций). Кроме того, этот вопрос требует урегулирования при продаже объектов транспортной инфраструктуры по частям, а также при реорганизации юридических лиц.</p> <p>В связи с указанным, предлагается внести в постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищённости</p>	<p>Предложение поддерживается. Вместе с тем, в соответствии с пунктом 5 статьи 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» ОТИ - это технологический комплекс, включающий в себя, в том числе морские терминалы и порты, которые расположены на внутренних водных путях. В данной связи при реализации предложения необходимо учитывать, что в случае передачи части таких ОТИ во владение и (или) пользование иным субъектам транспортной инфраструктуры, передаваемые части согласно отраслевому законодательству могут не соответствовать определениям морского терминала и порта. Причалы и пирсы, за исключением причалов, определенных в постановлении Правительства РФ от 18.07.2016 № 686, не являются ОТИ.</p>
----	---	---

объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» (далее – Постановление 678) следующие изменения и дополнения:

Дополнить Постановление 678 пунктами 3-6 в следующей редакции:

«3. Установить, что обеспечение соблюдения установленных настоящим постановлением требований в случае реорганизации собственника объекта транспортной инфраструктуры, самостоятельно владеющего и использующего объект транспортной инфраструктуры, осуществляется:

- при слиянии с другим юридическим лицом – вновь возникшим юридическим лицом;
- при присоединении к другому юридическому лицу – юридическим лицом, к которому осуществлено присоединение;
- при разделении юридического лица – тем юридическим лицом из вновь возникших юридических лиц, которому в соответствии с решением учредителей (участников) или уполномоченного на то учредительным документом органа юридического лица, реорганизуемого в форме разделения, передаются обязанности по обеспечению соблюдения установленных настоящим постановлением требований, а если решение по передаче такой обязанности не принято –

тем юридическим лицом, к которому перешло право собственности на объекты недвижимого имущества, обеспечивающего функциональное использование объекта транспортной инфраструктуры, в частности – причалы, пирсы (ГТС);

- при выделении юридического лица или нескольких юридических лиц – тем юридическим лицом из вновь возникших юридических лиц, которому в соответствии с решением учредителей (участников) или уполномоченного на то учредительным документом органа юридического лица, реорганизуемого в форме выделения, передаются обязанности по обеспечению соблюдения установленных настоящим постановлением требований, а если решение по передаче такой обязанности не принято – юридическим лицом, из которого выделены новые юридические лица».

«4. Установить, что обеспечение соблюдения установленных настоящим постановлением требований в случае продажи объектов транспортной инфраструктуры собственником объекта транспортной инфраструктуры, самостоятельно владеющего и использующего объект транспортной инфраструктуры, осуществляется:

- в случае продажи объекта транспортной инфраструктуры одному собственнику – новым собственником;

- в случае продажи объекта транспортной инфраструктуры двум и более собственникам – тем новым собственником, к

которому перешло право собственности на объекты недвижимого имущества, обеспечивающего функциональное использование объекта транспортной инфраструктуры, в частности – причалы, пирсы»

«5. Установить, что обеспечение соблюдения установленных настоящим постановлением требований в случае передачи объектов транспортной инфраструктуры собственником объекта транспортной инфраструктуры во владение или пользование другому лицу или лицам осуществляется:

- в случае передачи объекта транспортной инфраструктуры во владение или пользование одному лицу – таким лицом;

- в случае передачи объекта транспортной инфраструктуры во владение и пользование по частям двум и более лицам – тем лицом, на которого в соответствии с одним из договоров, предусматривающих пользование и владение, собственником возлагается обязанность по обеспечению соблюдения установленных настоящим постановлением требований; если ни один договор не возлагает обязанность по обеспечению соблюдения установленных настоящим постановлением требований – тем лицом, во владении и пользовании которого находятся объекты недвижимого имущества, обеспечивающие функциональное использование объекта транспортной инфраструктуры, в частности – причалы, пирсы (ГТС).»

«6. Установить, что в случае, если объект транспортной инфраструктуры принадлежит на праве общей собственности

	<p>двум и более лицам обеспечение соблюдения установленных настоящим постановлением требований возлагается на одно из таких лиц по соглашению между ними, а если такое соглашение не достигнуто – всеми заинтересованными лицами».</p>	
2.	<p>5.1.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта рассмотреть и законодательно решить вопрос обеспечения транспортной безопасности ОТИ в переходный период (при переходе от одного субъекта транспортной инфраструктуры (далее – СТИ) к другому, в т.ч. по решению суда).</p> <p>Подпунктом 16 пункта 5 Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, утверждённых Постановлением Правительства РФ от 16.07.2016 № 678 (далее – Требования) установлено, что при переходе права собственности или переходе права его использования на ином законном основании от одного СТИ к другому СТИ необходимо обеспечить проведение оценки уязвимости. При наличии у субъекта транспортной инфраструктуры утверждённых результатов ранее проведённой оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и его согласия с этими утверждёнными результатами обеспечить внесение в них соответствующих изменений.</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке предложений по совершенствованию требований.</p>

Однако, в соответствии с пунктом 16 Правил обращения со сведениями о результатах проведённой оценки уязвимости и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, утверждённых Постановления Правительства РФ от 24.11.2015 № 1257 (далее – Правила), в случае утраты субъектом транспортной инфраструктуры прав собственности (использования их на ином законном основании) на объект транспортной инфраструктуры и транспортное средство или в случае ликвидации специализированной организации носители информации ограниченного доступа подлежат уничтожению.

Новый собственник должен пройти установленные законом процедуры: по внесению информации о переходе прав собственности на ОТИ в Реестр категорированных ОТИ и ТС, размещённый на сайте Росморречфлота, проведению оценки уязвимости и разработке нового плана обеспечения транспортной безопасности, на решение которых предусмотрено не менее 6 месяцев! И всё это время СТИ вынужден обеспечивать защиту ОТИ от актов незаконного вмешательства без наличия правовых оснований, т.к. зона транспортной безопасности устанавливается СТИ на основании результатов оценки уязвимости, а мероприятия по защите от АНВ определяются планом ОТБ. Это положение является недопустимым, имея в виду тот факт, что ОТИ (морской терминал) свою деятельность, в том числе по приёму транспортных средств и обслуживанию пассажиров, не

	прекращает.	
3.	<p>5.1.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях совершенствования механизма выполнения положений международных документов в области охраны судов и портовых средств на море и требований Федерального закона «О транспортной безопасности», а также оптимизировать их реализацию, включая расходную финансовую составляющую предлагается:</p> <p>5.1.3.1. Издать нормативные правовые документы, регламентирующие порядки разработки и утверждения отчетов об оценке уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, участвующих в международных морских перевозках;</p> <p>5.1.3.2. Внести изменения в постановление Правительства РФ от 03.11.2007 № 746. В частности, изменение, которое установит, что уровень охраны судна должен соответствовать объявленному (установленному) уровню безопасности (по аналогии с портовыми средствами) (Правительство Российской Федерации);</p> <p>5.1.3.3. Разработать порядок внесения изменений (корректировок) в планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и</p>	<p>Предложение поддерживается в части имплементации норм, которые содержатся в международных документах, в действующие НПА в области обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>Предложение не поддерживается. В отношении судов перед Росморречфлотом в основном стоит задача по оперативному изменению установленного на судне уровня охраны при их заходе в иностранные порты, в которых установлен более высокий уровень охраны. При использовании механизма установления уровня безопасности, изложенного в постановлении Правительства РФ от 10.12.2008 № 940, невозможно достичь необходимого уровня оперативности.</p> <p>Предложение поддерживается. Данная работа может быть проведена в рамках внесения изменений в приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34.</p>



	<p>транспортных средств, в том числе не требующих пересмотра оценки уязвимости/дополнительной оценки уязвимости, а также не требующих утверждения в Росморречфлоте;</p> <p>5.1.3.4.. Основываясь на нормах международного права в области охраны судов и портовых средств на море вывести морские суда валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн из-под действия требований в области обеспечения транспортной безопасности, путем включения их в Перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию, утвержденный приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196.</p>	<p>Предложение не поддерживается. Согласно новой редакции Федерального закона "О транспортной безопасности" все транспортные средства выведены из-под категорирования. В указанной связи Перечень, утвержденный приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196, в части транспортных средств подлежит соответствующему изменению.</p>
4.	<p>5.1.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается обратить внимание и решить ряд несоответствий и проблемных вопросов по реализации законодательства о транспортной безопасности и международных договоров Российской Федерации в области охраны на море:</p> <p>5.1.4.1. С учетом положений МК СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС в Федеральный закон «О транспортной безопасности» Федеральным законом от 23.07.2013 № 225-ФЗ, в ред. Федерального закона от 03.02.2014 № 15-ФЗ внесены следующие изменения:</p> <p>Оценка уязвимости морских терминалов, акваторий морских портов и морских судов, которая проводится с учетом требований международных договоров Российской Федерации и</p>	<p>Предложение поддерживается. Данная работа может быть проведена в рамках внесения изменений в приказы Минтранса России от 12.04.2010 № 87 и от 11.02.2010 № 34.</p>

требований по транспортной безопасности, включает в себя оценку охраны портовых средств или морских судов соответственно.

Тоже самое касается и планов обеспечения транспортной безопасности указанных объектов и морских судов, которые теперь являются планами охраны, если разрабатываются с учетом требований международных договоров Российской Федерации и требований по транспортной безопасности.

Отсюда следует, что на тех объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, на которые распространяются требования по транспортной безопасности и которые участвуют в международных морских перевозках, проводится одна оценка уязвимости и разрабатывается один план обеспечения транспортной безопасности, действующие как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами.

Однако, приказы Минтранса России от 12.04.2010 № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» и от 11.02.2010 № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» не раскрывают особенности применения международных требований.

5.1.4.2. Не в полной мере гармонизированы уровни безопасности, предусмотренные постановлением Правительства РФ от 10.12.2008 № 940, и уровни охраны, предусмотренные Кодексом ОСПС, а также не определен единый порядок их объявления (установления).

Предложение не поддерживается. Необходимые меры по гармонизации содержатся в постановлении Правительства РФ от 03.11.2007 № 746. Порядок установления уровней безопасности регламентирован постановлением Правительства РФ от 10.12.2008 № 940. Порядок установления уровней охраны и действий в случае различающихся уровней охраны установлен положениями

Так, постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2013г.№ 1309 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» внесены изменения в постановление Правительства РФ от 03.11.2007 № 746.

В соответствии с указанными изменениями Росморречфлот наделяется правом объявлять (устанавливать) уровень охраны судна и/или портового средства. При условии, что:

- уровень охраны судна должен быть не ниже объявленного (установленного) уровня безопасности объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС);
- уровень охраны портового средства должен соответствовать объявленному (установленному) уровню безопасности ОТИ и ТС.

Однако, правом объявлять (устанавливать) уровень безопасности наделяется субъект транспортной инфраструктуры по решению вышестоящих органов управления, а уровень охраны – Росморречфлот. Не определен порядок действий в случае различающихся уровней охраны и безопасности судов (когда уровень охраны выше уровня безопасности).

5.1.4.3. Кодекс ОСПС предусматривает процедуру пересмотра и корректировки Планов охраны судна и портового средства, как на регулярной основе, так и по факту определенных событий (изменение оценки охраны; смены руководства; после происшествий, связанных с охраной, или случаев их угрозы; в

Международного кодекса по охране судов и портовых средств. В соответствии с существующей практикой более высокий уровень охраны судна устанавливается только за пределами внутренних вод, территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации.

Предложение поддерживается. Исчерпывающий порядок внесения корректив в ПОТБ, связанных с необходимостью утверждения изменений компетентным органом, предусмотрен требованиями, утвержденными постановлением Правительства РФ от 16.07.2016 № 678, и приказом Минтранса России от 11.02.2010 № 34. Расширение оснований для пересмотра может быть осуществлено

<p>результате независимой проверки планов охраны или службы охраны).</p> <p>Существующая нормативно-правовая база по транспортной безопасности не предусматривает возможность внесения корректировок в план обеспечения транспортной безопасности, учитывающих происходящие в СТИ изменения.</p> <p>5.1.4.4. Специализированные и уполномоченные организации. В целях реализации Кодекса ОСПС приказом Минтранса России от 11.03.2008 № 42 утвержден «Порядок определения уполномоченных организаций в области охраны судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, и портовых средств».</p> <p>Одновременно, постановлением Правительства РФ от 31.03.2009 № 289 утверждены «Правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».</p> <p>В соответствии с указанными документами организациям выдаются свидетельства уполномоченной организации в области охраны судов и портовых средств на море и специализированной организации в области обеспечения транспортной безопасности соответственно.</p> <p>На практике часто возникают ситуации, при которых субъекты транспортной инфраструктуры вынуждены для проведения оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности морских терминалов и судов привлекать две разные организации, или обращаться к той организации, которая имеет оба свидетельства.</p>	<p>через внесение соответствующих изменений в названные нормативные документы.</p> <p>Предложение поддерживается в части возможности наделения специализированных организаций дополнительными полномочиями в области охраны на море через расширение требований к их компетенциям. Решение вопроса возможно после внесения соответствующих корректив в постановление Правительства РФ от 31.03.2009 № 289.</p>
--	--

Также, основным различием данных свидетельств является то, что свидетельство уполномоченной организации может выдаваться на следующие виды работ: проведение оценки охраны и разработки планов охраны судов и портовых средств; осуществление консалтинговых услуг в области охраны судов и портовых средств; сопровождение составленных отчетов об оценке охраны и разработанных планов охраны судов и портовых средств с целью поддержания их на современном уровне; разработка технических проектов дооснащения судов и портовых средств инженерно-техническими средствами охраны; строительно-монтажные и пусконаладочные работы, гарантийное и сервисное обслуживание инженерно-технических средств охраны судов и портовых средств.

Свидетельство, выданное специализированной организации, предусматривает только проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС.

Также, необходимо отметить, что для получения свидетельства уполномоченной организации требуется опыт работы в соответствующей сфере деятельности (хотя получить опыт работы без указанного свидетельства не представляется возможным). Для получения свидетельства специализированной организации опыт работы не требуется.

5.1.4.5. В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» план обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ) разрабатывается субъектом транспортной инфраструктуры (ч. 1 ст. 9), а его реализация может осуществляться как субъектом транспортной инфраструктуры,

Предложение не поддерживается. Согласно СОЛАС-74 и Кодексу ОСПС план охраны судна разрабатывается и реализуется "компанией". В соответствии с Правилom I СОЛАС-74 "компания" - означает собственника судна или любую другую организацию, или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые

так перевозчиком (ч. 4 ст. 9), т.е. разрабатывает ПОТБ одно лицо, а реализует другое. Кодексом ОСПС не предусмотрена обязанность фрахтователя по реализации плана охраны судна.

5.1.4.6. Грузовые суда валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более, совершающие международные рейсы, определяются как нижняя граница применения Кодекса ОСПС. Законодательство в области транспортной безопасности не имеет ограничений в части применения к судам по каким-либо параметрам, в результате чего, в сферу регулирования попали, в том числе, маломерные суда.

Кодекс ОСПС (часть А, раздел 3, пункты 13.1 – 13.3) предусматривает подготовку трех категорий должностных лиц, ответственных за охрану:

должностное лицо компании и соответствующий береговой персонал;

лицо командного состава судна;

должностное лицо портового средства.

Другому персоналу портового средства или судна, на который также возложены обязанности по охране, предписано руководствоваться планом охраны портового средства или судна соответственно. Такой персонал должен понимать свои обязанности по охране и обладать достаточными знаниями и навыками для выполнения этих обязанностей. Нормами транспортной безопасности предусмотрена подготовка восьми категорий специалистов (приказ Минтранса России от 08.09.2014 № 243).

приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и ответственность.

Предложение поддерживается в части возможности рассмотрения вопроса о не применении законодательства о транспортной безопасности в отношении маломерных судов, используемых в некоммерческих целях.

Предложение не поддерживается. Возможность гармонизации вопросов подготовки должностных лиц, ответственных за охрану, и лиц, ответственных за транспортную безопасность, предусмотрена требованиями, утвержденными постановлением Правительства от 16.07.2016 № 678. Подготовка работников остальных 5 категорий СОТБ необходима для реализации требований по транспортной безопасности. Одновременно, их подготовка конкретизирует компетенции членов экипажа судна и персонала портового средства для решения задач по выполнению положений Кодекса ОСПС.

	<p>5.1.4.7. Пунктом 4 постановления Правительства РФ от 26.02.2015 № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» установлено, что аттестация проводится органами аттестации. Не допускается проведение аттестации организацией, осуществившей подготовку аттестуемого лица, предусмотренную частью 1 статьи 12.1 Федерального закона и предшествующую аттестации.</p> <p>Основным различием с международным правом является то, что удостоверения специалистов в области охраны судов и портовых средств выдается организациями, осуществившими их подготовку, с соответствующим внесением записей в базу данных ИМО.</p>	<p>Реализация предложения возможна только после внесения соответствующих изменений в законодательство по вопросам транспортной безопасности.</p>
5.	<p>5.1.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях решения проблем с аттестацией сил ОТБ, в части законодательного неурегулирования сроков отведённых субъектам транспортной инфраструктуры для замены выбывших аттестованных работников предлагается инициировать внесение следующих изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»:</p>	<p>Предложение поддерживается только в части необходимости устранения существующей проблемы. Допуск к работам без соответствующей подготовки и аттестации нарушает требования статьи 10 ФЗ-16. Представляется, что решение вопроса возможно путем расширения круга заявителей на подготовку и перечня заявителей на аттестацию, установленного постановлением Правительства РФ от 26.02.2015 № 172, и включения в их число физических лиц.</p>

5.1.5.1. Разрешить СТИ, назначать силы ОТБ ОТИ и ТС, в соответствии с Перечнем штатных должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, являющейся организационно-распорядительным документом, направленным на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и (или) ТС.

5.1.5.2. Пп.12 п. 5 и 6 Требований изложить в следующей редакции: «обеспечивать подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности в соответствии со статьей 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности». К самостоятельной работе на должностях, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а также к самостоятельному исполнению обязанностей по защите объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в соответствии с планом объекта транспортной инфраструктуры необходимо допускать только лиц из числа сил обеспечения транспортной безопасности, аттестованных и подготовленных в соответствии со статьей 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности», а лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности морских терминалов, обслуживающих транспортные средства, совершающие международные рейсы, – в том числе с учетом прохождения подготовки, предусмотренной Международным кодексом по охране судов и портовых средств, если такая подготовка не



	<p>осуществлялась в соответствии с законодательством Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности;»</p> <p>Так, например, когда аттестованный работник уволился, на его место принимают нового работника, которого ещё только предстоит подготовить и аттестовать (а по законодательству на сбор всех документов для аттестации требуется не меньше 3-5 месяцев), но при проверках надзорными органами такой работник признаётся допущенным к выполнению работ по ОТБ без аттестации, в результате Общество и должностные лица привлекаются к административным наказаниям. Субъектам транспортной инфраструктуры должно быть предоставлено время на подготовку и аттестацию персонала при естественном движении кадров (увольнение, переход на новую должность и т.д.).</p>	
6.	<p>5.1.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается рассмотреть и решить ряд проблемных вопросов реализации Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта (далее – Требования), а также Правил допуска на объект транспортной инфраструктуры, утверждённые постановлением Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678:</p>	

5.1.6.1. В целях исключения вакуума власти лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности субъектов транспортной инфраструктуры, обязаны иметь не менее одного заместителя, которым они передают дела в случае временного отсутствия (болезни, а также при убытии в отпуск, командировку и т.п.). Недопустимо создание условий, при которых на лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности ОТИ возлагаются обязанности лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности СТИ и наоборот. Необходимо закрепить в Требованиях обязанность субъекта транспортной инфраструктуры назначать для таких целей не менее 2-х лиц, установленным порядком обученных и аттестованных. При этом внутренними документами СТИ необходимо утвердить обязанности этих лиц.

Для решения этого вопроса предлагается внести изменения в часть 2 пункта 5 Требований, изложив их в редакции:

«1) назначить лицо (лиц), ответственное(ных) за обеспечение транспортной безопасности в отношении субъекта транспортной инфраструктуры;»

5.1.6.2. Наименование приложения к Требованиям («Правила допуска на объект транспортной инфраструктуры») содержит некорректную информацию и требует изменения, т.к. по смыслу документ содержит правила допуска в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (именно в этом контексте он был изложен в требованиях, утверждённых приказом Минтранса России № 41). Исходя из того, что не вся

Предложение поддерживается в части необходимости реализации принципа непрерывности в обеспечении транспортной безопасности.

Предложение поддерживается в части необходимости приведения названия приложения в соответствие с новой редакцией ФЗ-16.

территория ОТИ может быть включена в границы зоны транспортной безопасности, предлагается изложить название приложения в редакции: «Правила допуска в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры».

Далее, по тексту Правил, понятие «объект транспортной инфраструктуры», применяемое обособленно, необходимо заменить на понятие «зона транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры» (пункты 5, 8, 9, и т.п.).

5.1.6.3. В Правилах нарушена хронология изложения требований к пропускам на транспортные средства, применимая п. 2, в отношении пропусков физических лиц, а именно: пропуска выдаются, пропуска содержат. Предлагается рассмотреть возможность изложения пунктов в следующем порядке: Пропуска выдаются (кому), пропуска содержат (что), пропуска выдаются (на основании чего) для каждого вида пропуска.

5.1.6.4. Пунктом 3 Правил предусмотрено, что постоянные пропуска физических лиц, выдаваемые для допуска на объекты транспортной инфраструктуры I и II категорий, должны содержать машиносчитываемую часть для биометрической идентификации. В Требованиях и в Правилах не определены понятия «машиносчитываемая часть» пропуска и как она может осуществлять «биометрическую идентификацию» владельца пропуска.

5.1.6.5. Частью 26 пункта 5 Требованиям определено понятие

Предложение не поддерживается. Хронология изложения Правил не влияет на проведение работы по выполнению требований в области транспортной безопасности.

Предложение не поддерживается. Названные понятия определяются технической документацией.

Предложение поддерживается с учетом изменения

сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности ОТИ как части зоны транспортной безопасности ОТИ, для которой выявление у физических лиц (транспортных средств) правовых оснований для прохода (проезда) не требуется:

Следовательно, если в часть зоны транспортной безопасности наличие пропусков и (или) документов, удостоверяющих личность, не требуется, то требование о наличии пропусков на территорию ОТИ (включая территорию свободного доступа) предусмотренное указанным пунктом, неправомерно.

5.1.6.6. Постоянные пропуска на служебные, производственные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы, а также разовые пропуска на иные автотранспортные средства должны содержать, в т.ч., (пункт 4 Правил):

е) наименование должности лица, под управлением которого будут находиться автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы.

В пропуске на транспортное средство (транспортном пропуске) должна содержаться информация, необходимая для идентификации транспортного средства. Вся информация о лице, управляющем транспортным средством, должна содержаться на пропуске физического лица (личном пропуске). У лица, под управлением которого находится транспортное средство, нет в наличии документов, подтверждающих должность. Предлагается данное требование исключить, так как эта информация является избыточной и не проверяемой.

определения "зона транспортной безопасности", которое содержится в новой редакции части 1.1 статьи 1 ФЗ-16.

Предложение может быть рассмотрено при подготовке новых требований.

<p>5.1.6.7. Пункт 8 Правил содержит некорректную информацию, противоречащую пункту 26 Правил:</p> <p>26. Для прохода в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц, следующих на транспортное средство, с которым ОТИ осуществляет технологическое взаимодействие (за исключением пассажиров и членов экипажей), оформляются разовые пропуска на основании списка физических лиц, следующих на такое транспортное средство, заверенного подписью капитана этого транспортного средства или лица командного состава транспортного средства, надлежащим образом уполномоченного на то капитаном транспортного средства, с которым ОТИ осуществляет технологическое взаимодействие, и судовой печатью, а также документов, удостоверяющих личность этих физических лиц. Для оформления указанных пропусков капитан или лицо командного состава ТС, надлежащим образом уполномоченное капитаном ТС, с которым ОТИ осуществляет технологическое взаимодействие, или лицо, уполномоченное судовладельцем, передаёт список физических лиц, следующих на это транспортное средство, лицу, ответственному за обеспечение транспортной безопасности ОТИ.</p> <p>Указанный пункт не может являться основанием для выдачи пропусков, т.к. в списке отсутствует информация (сведения), предусмотренные пунктом 6 Правил. При этом п. 8 (и п. 9) содержит некорректную формулировку «<b>допуск</b>» вместо «<b>пропуск</b>». Также в пунктах 7, 8 требуется исключить слова «следующего на транспортное средство», т.к. это является лишь одной из целей прохода в зону транспортной</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке новых требований.</p>
--	--

безопасности ОТИ.

5.1.6.8. В Пункте 11 б) Правил после слов «печатью» добавить слова «(при её наличии)», аналогично пунктам 2 в), 2 г), 5, 11 а, 11 в), т.к. не все уполномоченные работники подразделений государственных контрольных органов, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности (например: пограничный и таможенный органы), имеют печати.

5.1.6.9. Пункт 12 Правил определяет обязательное наличие в письменных обращениях о выдаче материального пропуска на предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ОТИ или её часть, в т.ч., дату и место рождения, место жительства (регистрации), занимаемую должность, серию, номер, дату и место выдачи документа, удостоверяющего личность.

Указанная информация (о дате, месте рождения, месте жительства (регистрации), занимаемой должности, серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность) содержится в обращении на выдачу личного пропуска (постоянного или разового) работникам субъекта транспортной инфраструктуры и (или) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. В связи с этим указанная норма для этой категории заявителей является избыточной.

При этом требование о предоставлении указанной информации в отношении служащих (работников) федеральных органов исполнительной власти противоречит требованиям

Предложение может быть рассмотрено при подготовке новых требований.

Предложение может быть рассмотрено при подготовке новых требований.

пункта 13 Правил, предусматривающее такое исключение.

5.1.6.10. Выдача постоянных пропусков осуществляется по согласованию с уполномоченными подразделениями органов ФСБ России и органов внутренних дел (Пункт 17 Правил). Выдача разовых пропусков осуществляется с уведомлением уполномоченных подразделений органов ФСБ России и органов внутренних дел в порядке, установленном положением (инструкцией) о пропускном и внутриобъектовом режимах на ОТИ (Пункт 18 Правил).

В зависимости от особенностей объекта транспортной инфраструктуры, границы зоны транспортной безопасности могут совпадать с границами пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации, обеспечение режима на территории которого регламентируются приказом Росграницы № 451-ОД и предусматривают такое согласование с органами пограничного и таможенного контроля. При этом в случае отсутствия на территории ОТИ органа МВД России указанная норма приведёт к необоснованной задержке выдачи пропусков (до 30 суток). Предлагается разработать нормы, регламентирующие требования к указанным ОТИ, с учётом действующего законодательства в области охраны государственной границы Российской Федерации, таможенного законодательства и т.п.

5.1.6.11. Пунктом 23 Правил определена обязанность субъекта транспортной инфраструктуры осуществлять изъятие (аннулирование) пропуска на основании, в т.ч., прекращения

Предложение может быть рассмотрено при подготовке новых требований.

Предложение может быть рассмотрено при подготовке новых требований. При этом, в качестве инструмента контроля могут служить условия договора с юридическим лицом и

<p>трудоустрой, изменения штатного расписания (перечня) должностей работников, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности ОТИ.</p> <p>В связи с отсутствием инструментов контроля за изменением штатного расписания должностей работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, возложение на СТИ обязанности изымать (аннулировать) пропуска по вышеуказанному основанию неправомерно. Предлагается исключить эти требования в отношении работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.</p> <p>5.1.6.12. В Требованиях и Правилах не определено понятие «разовый» пропуск. Это одноразовый вход и выход или разовая цель посещения объекта транспортной инфраструктуры</p> <p>При наступлении технологического перерыва в течение периода действия пропуска, либо выхода из перевозочного сектора на обед (не во всех секторах установлены пункты питания, туалеты, гардеробы и т.п.) потребуется оформление нового пропуска на основании нового обращения, требующего повторного рассмотрения и согласования.</p> <p>Предлагается определить понятие разового пропуска как пропуска с разовой целью посещения в указанный период и временной интервал действия пропуска.</p> <p>5.1.6.13. Требования охватывают только объекты транспортной инфраструктуры (порты), обслуживающие суда, плавающие под</p>	<p>индивидуальным предпринимателем, осуществляющим деятельность в зоне транспортной безопасности ОТИ.</p> <p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке новых требований. При этом, цель выдачи разового пропуска может содержаться в Положении о пропускном и внутриобъектовом режиме.</p> <p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке новых</p>
--	---



государственным флагом Российской Федерации и оставлены без внимания особенности обеспечения транспортной безопасности на объектах, в пределах которых расположены пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, принимающие пассажирские суда, плавающие под иностранным государственным флагом. Очевидно, что для таких объектов должны быть разработаны отдельные требования.

Международный кодекс по охране судов и портовых средств и три Федеральных закона («О транспортной безопасности», «О Государственной границе Российской Федерации» и «О таможенном регулировании в Российской Федерации»), каждый имеющий свои требования по допуску на свою территорию с ограничением доступа. Зачастую предусмотренные названными актами территории налагаются друг на друга. И не всегда границы пункта пропуска совпадают с границами перевозочного (технологического) секторов зоны транспортной безопасности, требующих наличие правовых оснований для их пересечения. В частности, в Пассажирском порту Санкт-Петербург границы пункта пропуска в морских вокзалах №№ 1-4 находятся в пределах сектора свободного доступа, для которого наличие правовых оснований для их пересечения не требуется.

Предлагается внести в Требования нормы, касающиеся особенности обеспечения транспортной безопасности на объектах, в пределах которых расположены пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации.

требований.

7.	<p>5.1.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается внести изменения в п. 5 Постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта».</p> <p>5. Субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения ТБ ОТИ обязаны:</p> <p>назначить лицо (лиц), ответственное за обеспечение ТБ в отношении СТИ;</p> <p>назначить лицо (лиц), ответственное за обеспечение ТБ одного или нескольких ОТИ.</p> <p>В целях исключения вакуума власти лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности СТИ и ОТИ обязаны иметь не менее одного заместителя, которым они передают дела в случае временного отсутствия (болезни, а также при убытии в отпуск, командировку и т.п.). При этом внутренними документами СТИ необходимо утвердить обязанности этих лиц.</p>	<p>Поддерживается в части возможности подготовки соответствующих предложений в Правительство РФ с учетом необходимости соблюдения принципа непрерывности в обеспечении транспортной безопасности.</p>
8.	<p>5.1.8. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях урегулирования избыточного требования к включению в План</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке предложений по новым требованиям.</p>

ОТБ неоправданно большого количества «рабочих» организационно-распорядительных документов (пункт 9) предлагается инициировать исключение из Постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» обязательство включения всех ОРД к Плану в качестве приложения. Как вариант, указанный пакет должен направляться на утверждение совместно с Планом, и, при проверке надзорным органом, предъявляться по требованию.

План ОТБ является документом, который разрабатывается на длительный срок и действует до изменения Требований, технологических процессов на ОТИ и изменении юридического лица. В случае каких-либо изменений в указанные ОРД (инструкция о пропускном и внутриобъектовом режимах, назначение нового ДЛПС, ДЛСТИ, перечень штатных должностей и т.п.), что является обычной практикой в действующих предприятиях и организациях, СТИ обязан разрабатывать новый План, предварительно проводя новую оценку уязвимости. Требование о включении в План всех ОРД на 100–150% увеличивает объём документа (300–400 листов). При этом, если ОРД утверждается СТИ, то, будучи частью Плана, они будут дополнительно утверждаться и компетентным органом.

9.	<p>5.1.9. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается исключить требование об утверждении перечня штатных должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на законных основаниях деятельность в перевозочном и технологическом секторах зоны ТБ ОТИ и (или) на КЭ ОТИ в качестве приложения к Плану ОТБ.</p> <p>Юридические лица не имеют ограничений по введению в свой штат любых должностей. Формально, при заключении договора с новым юр. лицом потребуются внесение изменения в План ОТБ (предварительно проведя оценку уязвимости), который затем должен утверждаться в Росморречфлоте. В связи с отсутствием Единого реестра должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, утверждённый «Перечень», являющийся приложением к Плану ОТБ, потребует многократной корректировки, в связи с чем указанный Перечень в предлагаемом статусе будет неактуальным.</p>	Предложение не поддерживается. Изменение ОРД не является основанием для проведения ДОУ, внесения изменений в ПОТБ, которые утверждаются компетентным органом.
10.	<p>5.1.10. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается решить следующую коллизию в Постановлении Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и</p>	Предложение может быть рассмотрено при подготовке предложений по корректировке требований.

	<p>транспортных средств морского и речного транспорта»: в определении понятия «объекты досмотра» употреблён термин «иные материально-технические объекты», определение которого не дано, что может повлечь ответственность за непредусмотренные в их отношении мероприятия.</p>	
11.	<p>5.1.11. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта, принимая во внимание, что законодательство не требует обязательного установления на ОТИ «критического» элемента и субъекты предпринимают меры по усилению защиты Объектов и повышению их «живучести» (резервирование технических систем и источников питания, распределение технологических потоков, оборудование нескольких мест доступа,...), а также принимая во внимание факт обязательности выделения КЭ при согласовании Планов ОТБ компетентным органом, предлагаем ввести понятие «Критический элемент (при наличии)» предлагается внести изменения в п 5 Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта».</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при внесении изменений в приказы Минтранса России от 12.04.2010 № 87 и от 11.02.2010 № 34, а также подготовке предложений по корректировке требований.</p>
12.	<p>5.1.12. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта</p>	

предлагается рассмотреть и решить ряд проблемных вопросов реализации Приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227 «Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»:

5.1.12.1. Правилами досмотра, утверждёнными приказом Минтранса России № 227 (далее – Правила), установлено требование о проставлении отметок в перевозочных документах пассажиров. Однако, на иностранных круизных судах, находящихся на территории Российской Федерации транзитом, такие документы отсутствуют.

В связи с этим, указанное требование в морских портах, в границы зоны транспортной безопасности которых включена территория пункта пропуска, является невыполнимым.

5.1.12.2. Пункт 5. В ходе досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности (далее — досмотр) осуществляются мероприятия по обследованию физических лиц, а также транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц, и иных материальных объектов живой или неживой природы (далее — объекты досмотра), в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть.

В определении понятия «объекты досмотра» употреблен термин «материальные объекты живой и неживой природы»,

Предложение поддерживается.

Предложение может быть рассмотрено при внесении изменений в приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227, а также подготовке предложений по корректировке требований.

определение которого не дано, что может повлечь ответственность за непредусмотренные в их отношении мероприятия. При этом в Абзаце 11 пункта 5. 9) Требований по обеспечению транспортной безопасности, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации № 678, понятия «объекты досмотра» определено с употреблением термин «иные материально-технические объекты».

5.1.12.3. При осуществлении досмотра в целях установления предметов и веществ, запрещенных к перевозке на отдельных видах транспорта (далее — предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения) применяются перечни предметов и веществ, запрещенных к перевозке на соответствующих видах транспорта.

Пункт 3 Раздела X Правил содержит «Перечень других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть», в состав которого входят предметы и вещества, обнаружение которых невозможно не только с помощью экспресс-тестов, находящихся на вооружении постов государственного контроля подразделений Роспотребнадзора и Россельхознадзора, но и в специализированных лабораториях указанных органов. Не говоря о подразделениях транспортной безопасности, осуществляющих досмотр и обязанных выявлять эти предметы и вещества с целью их недопущения в ЗТБ. То есть является невыполнимыми требованиями.

Предложение может быть рассмотрено при внесении изменений в приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227.

<p>5.1.12.4. Правила досмотра, утверждённые приказом Минтранса России № 227 (далее – Правила), не учитывают особенностей ОТИ, границы зоны транспортной безопасности которых совпадают или включают в себя границы пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.</p> <p>5.1.12.5. Пунктом 43 Правил определён перечень ФОИБ, досмотр в отношении сотрудников которых может не производиться:</p> <p>«Сотрудники Федеральной службы охраны РФ, Главного центра специальной связи Федерального агентства связи, Государственной фельдъегерской службы РФ, Межправительственной фельдъегерской связи, лица с дипломатическим статусом, обладающие дипломатическим иммунитетом, проходят досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр на общих основаниях, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ &lt;1&gt; и настоящими Правилами».</p> <p>При этом, в этом перечне отсутствуют работники ФСБ России, МВД России, ФТС России (оперативные подразделения), осуществляющие деятельность на ОТИ, органов прокуратуры, а также судьи и лица, замещающие государственные должности Российской Федерации, предусмотренные Указом Президента Российской Федерации от 11.01.1995 № 32 «О государственных должностях Российской Федерации» и т.п.</p> <p>5.1.12.6. В Правилах не определены действия подразделения</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при внесении изменений в приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227.</p> <p>Предложение может быть рассмотрено при внесении изменений в приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227.</p> <p>Предложение не поддерживается. С учетом законодательства в</p>
--	---



	<p>транспортной безопасности в отношении досмотра руководителей субъектов транспортной инфраструктуры, лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъектах транспортной инфраструктуры и на объектах транспортной инфраструктуры, а также самих сотрудников подразделения транспортной безопасности, осуществляющих досмотровые мероприятия.</p> <p>Требования по обязательному досмотру всех объектов досмотра заведомо невыполнимо, т.к. в каждом отдельно взятом случае найдутся лица, имеющие служебную или иную власть над лицами, осуществляющими досмотр.</p>	<p>области обеспечения транспортной безопасности обязанность по прохождению досмотра распространена на всех физических лиц на общих основаниях, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ и Правилами досмотра.</p>
13.	<p>5.1.13. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях совершенствования законодательства предлагается рассмотреть внесение следующих изменений в Постановление Правительства от 16 июля 2017 г. № 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»</p> <p>5.1.13.1. Изложить пункт 5.3 следующим образом: «Для защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства образовать (сформировать) и (или) привлечь в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (далее – план</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке предложений по корректировке требований. При этом, необходимо учитывать, что для утверждения плана к проекту необходимо прилагать соответствующие документы на сформированное и (или) привлеченное ПТБ.</p>

обеспечения транспортной безопасности).»;

Упрощение выражения до плана обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры недопустимо, 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.

(План объекта транспортной инфраструктуры – это просто план расположения зданий, сооружений, коммуникаций и других элементов

5.1.13.2. Изложить пункт 5.5 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 применительно к категории объекта транспортной инфраструктуры, но не более чем 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

Предложение не соответствует обоснованным Отраслевым типовым нормам времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, утвержденным приказом Минтранса России от 15.11.2010 № 248.

уязвимости ОТИ 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 с несколькими причалами и развитой береговой инфраструктурой, уже проблемно уложиться в общий 3-месячный срок. Установленный 3-месячный срок не дифференцирован по категориям ОТИ, как это следовало бы, и не аргументирован.

5.1.13.3. Изложить пункт 5.6 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 ФАМРТ на утверждение, во многих случаях не реален, так как не учтено фактическое время нахождения утвержденной оценки уязвимости в пути с даты утверждения в ФАМРТ и до даты получения утвержденной оценки субъектом транспортной инфраструктуры (СТИ).

Предложение может быть рассмотрено при подготовке предложений по корректировке требований. При этом необходимо учитывать, что трехмесячный срок с даты утверждения результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры (подпункт 6 пункта 5 требований) установлен с учетом срока необходимого для их пересылки ПОТБ или его вручения специализированной организации. К разработке плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ в соответствии с существующей практикой СТИ или специализированные организации приступают сразу после формирования отчета о результатах оценки уязвимости.

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.

5.1.13.4. Изложить пункт 5.7 следующим образом: «Реализовать план объекта транспортной инфраструктуры поэтапно в предусмотренные этим планом сроки:

в отношении объектов транспортной инфраструктуры I и II категории – не позднее 2 лет с даты утверждения оценки уязвимости объекту транспортной инфраструктуры;

в отношении объектов транспортной инфраструктуры III и IV категорий – не позднее одного года с даты утверждения оценки уязвимости объекту транспортной инфраструктуры;».

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 учитывается сроки вероятных корректировок, как оценок уязвимости, так и планов по замечаниям ФАМРТ (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.

Предложение может быть рассмотрено при подготовке предложений по корректировке требований. При этом, сроки выполнения плановых мероприятий привязаны к дате присвоения категории ОТИ в связи с тем, что выполнение плана в соответствии с требованиями сопряжено, в том числе с необходимостью проведения в рамках реализации плана оценки уязвимости, разработки плановых позиций, заблаговременной подготовки организационно-распорядительных документов и т.д. С момента присвоения категории субъект транспортной инфраструктуры фактически приступает к реализации плановых позиций.

	<p>5.1.13.5. Изложить пункт 5.9 следующим образом: «Разработать и утвердить следующие организационно-распорядительные документы, заверенные копии которых сканируются в отдельный блок на электронном носителе в нередактируемом формате и являются обязательными приложениями (в электронном виде) к плану обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры».</p> <p>Вместе с тем, предлагается учесть при рассмотрении данного предложения, что ОРД не должны являться приложением к Плану ОТБ.</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке предложений по корректировке требований и приказа Минтранса России от 11.02.2010 № 34.</p>
14.	<p>5.1.14. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть возможность внесения следующих изменений в Приказ Министерства транспорта РФ от 30 апреля 2013 г. № 162 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта»:</p> <p>Пункт 52 изложить следующим образом: «Решение об отказе в утверждении плана направляется (вручается) заявителю в письменной форме с указанием причин отказа в срок, не превышающий одного дня с даты утверждения заключения руководителем Росморречфлота (либо уполномоченным им лицом) вместе со вторым экземпляром.».</p> <p>По аналогии с процедурами, предусмотренными для оценок уязвимости при утверждении (Приказ Минтранса России от 9 июля 2011 № 211, пункт 47).</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при внесении изменений в приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34 и от 30.04.2013 № 162.</p>

	<p>Решение об отказе в утверждении вносимых в план изменений (дополнений) направляется заявителю с указанием причин отказа в срок, не превышающий одного дня с даты утверждения заключения об отказе вносимых в план изменений (дополнений) руководителем Росморречфлота (либо уполномоченным им лицом) вместе со вторым экземпляром.</p> <p>По аналогии с процедурами, предусмотренными для оценок уязвимости при утверждении (Приказ Минтранса России от 9 июля 2011 № 211, пункт 47). Зачем в УТБ хранить 3 экземпляра отказного Плана?</p>	
15.	<p>5.1.15. Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается гармонизировать ФЗ-16 в области обеспечения транспортной безопасности на водном транспорте с международной Конвенцией по охране судов и портовых средств и внести изменение в подпункты «г» и «д» п. 11 ФЗ-16 от 09.02.2007 в части распространения юрисдикции данных подпунктов законодательства по безопасности судов. Тем самым из перечня транспортных средств дополнительно также будут исключены маломерные суда, а ФЗ-16 будет соответствовать международному законодательству по безопасности судов.</p> <p>В п. 11 Федерального закона от 09.02.2007 № 16 ФЗ «О транспортной безопасности» в подпунктах «г» и «д» указан перечень транспортных средств, на которых должны быть лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности. Из перечня исключены прогулочные и спортивные парусные суда, но о маломерных судах ничего не указано.</p>	Предложение может быть рассмотрено при подготовке предложений по внесению очередных изменений в ФЗ-16 и требования по обеспечению транспортной безопасности.

	<p>С 2012 года появилось понятие «коммерческие маломерные суда», но они также не относятся к грузовым и пассажирским судам (на внутренних водных путях) или используемых в целях мореплавания.</p>	
16.	<p>5.2.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается рассмотреть возможность применения к учебно-тренажерным центрам, осуществляющим подготовку СОТБ на морском и речном транспорте, процедуры одобрения, аналогичной одобрению УТЦ по МК ОСПС.</p> <p>5.2.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается обратить внимание на возрастающий риск происшествий на воде, связанных с маломерными судами и их бесконтрольным плаванием. В целях снижения количества происшествий предлагается рассмотреть возможность обеспечения охраны акваторий, предназначенных для осуществления коммерческого судоходства.</p>	<p>Предложение поддерживается.</p> <p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ не подлежащих категорированию.</p>
17.	<p>6.13.. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях совершенствования законодательства предлагается рассмотреть вопрос возможности общего лицензирования работников подразделения транспортной безопасности, дающего право осуществления деятельности без ограничения его видов (по опыту лицензирования частных охранных предприятий), либо возможности объединения 5, 6, 7 и 8 категорий.</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке очередных предложений по совершенствованию законодательства в области обеспечения транспортной безопасности.</p>

	<p>Введение этой нормы позволит субъекту транспортной инфраструктуры в связи со складывающейся оперативной обстановкой на объекте оперативно усиливать посты обеспечения транспортной безопасности путём использования работников подразделения транспортной безопасности, не опасаясь, что работник с пятой категорией (досмотр) будет осуществлять наблюдение и собеседование, а работник ГБР встанет за интроскоп. На сегодняшний день, для фактической реализации этого принципа, по действующим в настоящее время нормам, одному работнику ПТБ необходимо аттестоваться по 6 категориям.</p>	
18.	<p>6.14. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях совершенствования законодательства предлагается рассмотреть вопрос возможности использования на объектах морского транспорта работников, аттестованных компетентным органом другого вида транспорта.</p>	<p>Предложение может быть рассмотрено при подготовке очередных предложений по внесению изменений в ФЗ-16.</p>