

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ  
**РЕЗОЛЮЦИЯ**

**VII МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА  
БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ**



АНО  
«Общественный форум  
«Безопасность на транспорте»»

Санкт-Петербург, 2017г.

## РЕЗОЛЮЦИЯ

### VII МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

6-7 апреля 2017 года в Санкт-Петербурге состоялся VII Международный форум «Безопасность на транспорте».

Цель форума - выработка эффективных решений по повышению уровня безопасности на транспорте в рамках двух ключевых направлений: транспортная безопасность и обеспечение технологической безопасности на транспорте.

Первый день форума начался с минуты молчания, посвященной произошедшему 3 апреля 2017 года в метро Санкт-Петербурга террористическому акту, который унес жизни 16 человек.

Мероприятие прошло при поддержке более 20 федеральных органов власти, включая обе палаты Федерального Собрания РФ, Министерство транспорта РФ, МВД РФ, МЧС РФ, ФСБ России и стало площадкой для открытого и результативного диалога между властью, обществом и бизнесом. В течение двух дней в работе форума приняли участие более 500 российских и иностранных гостей.

Модератором форума выступил заместитель председателя Комитета по безопасности и противодействию коррупции Государственной Думы ФС РФ, председатель Общественного совета организатора форума АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте» Анатолий Борисович Выборный. В дискуссиях форума с докладами выступили представители исполнительных и законодательных органов власти, формирующие политику в области безопасности на транспорте: Н.Ю. Захряпин, заместитель Министра транспорта РФ, В.Ф. Басаргин, руководитель Ространснадзора, А.С. Старовойтов, член Комитета ГД ФС РФ по транспорту и строительству, Ш.Н. Шайдуллин, вице-президент - начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД», Е.С. Нурахметов, директор Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК и другие.

В работе форума особое внимание было уделено обеспечению транспортной безопасности. В круг обсуждаемых вопросов вошли государственная политика и законодательное регулирование в данной области, а также международное сотрудничество в рамках единого транспортного пространства Евразийского экономического союза. На форуме был представлен подготовленный Министерством транспорта РФ проект федерального закона «О внесении изменений в ФЗ-16 «О транспортной безопасности», который включает целый ряд изменений в части категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в сфере полномочий подразделений транспортной безопасности, а также распространения требований закона на иностранных перевозчиков. Участниками форума было высказано большое количество предложений в части развития данного законопроекта и отмечено, что принципиально важным фактором для развития транспортной системы России является поиск баланса между обеспечением транспортной безопасности и экономическими возможностями субъектов транспортной системы.

Наибольшее количество проблем в исполнении действующего законодательства участники форума выделили в процессе дискуссий по следующим темам: в области сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности и реализации вступившего в силу 31 марта 2017 годам Постановления Правительства РФ №969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности», а также в сфере аттестации сил транспортной безопасности и аккредитации подразделений транспортной безопасности.

Первый день форума завершило публичное обсуждение результатов правоприменительной практики территориальных органов Ространснадзора по СЗФО за первый квартал 2017 года. В. Ф. Басаргин представил новую стратегию в осуществлении государственного контроля и надзора – риск-ориентированный подход, который подразумевает дифференциацию интенсивности проверок хозяйствующих субъектов в зависимости от риска причинения вреда.

Во второй день состоялась конференция, посвященная подготовке транспортной отрасли к проведению крупнейших международных спортивных соревнований: Кубку Конфедераций 2017 и Чемпионата мира по футболу 2018. Участники секции отметили, что проведенные проверки выявили недостатки в системе обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры в городах, принимающих соревнования, и в настоящее время ведется работа над их устранением, но в целом Россия готова обеспечить безопасность транспортной системы во время соревнований.

Отдельный блок деловой программы форума был посвящен технологическому обновлению отрасли, модернизации транспортных средств и инфраструктуры, а также снижению аварийности и повышению надежности перевозочного процесса. Особенными темами программы стали современные информационные технологии в обеспечении безопасности на транспорте и организация поисково-спасательных операций в результате ЧС на транспортном комплексе. Впервые в истории форума состоялась рабочая сессия, посвященная безопасной интеграции беспилотных технологий в транспортную систему России, в том числе беспилотных грузовиков и поездов. Также на форуме прошел круглый стол, посвященный соблюдению режима труда и отдыха водителей при помощи тахографов, в рамках которого участники обсудили планируемые изменения в законодательстве, которые коснутся значительной части предприятий-перевозчиков, осуществляющих пассажирские городские и пригородные перевозки, и физических лиц – владельцев грузовиков и автобусов.

На площадке форума состоялось первое заседание Общественного совета АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте» под председательством А. Б. Выборного. На Совете был утвержден пакет основных документов, среди которых структура и направления общественной резолюции. Итоговая резолюция форума с инициативами всех участников направлена для работы в Правительство РФ, Государственную Думу ФС РФ, Министерство транспорта РФ и другие профильные федеральные органы власти.

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Резолюция состоит из 8 структурно-тематических разделов, охватывающих основные направления в области обеспечения комплексной безопасности на транспорте. Внутри разделов применяется классификация по функционально-отраслевому признаку (законодательное регулирование, государственное управление, региональное регулирование).

В итоговую резолюцию вошли более 330 предложений от более чем 80 инициаторов от федеральных и региональных органов власти, бизнеса, науки, образования и некоммерческих организаций. Итоговый документ поддержали 85 регионов РФ.

Участники VII Международного форума «Безопасность на транспорте» обращаются в Федеральное Собрание РФ, органы исполнительной власти РФ с инициативами по рассмотрению целесообразности выполнения следующих мероприятий:

## ОГЛАВЛЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ

<b>1. Государственная политика и нормативно-правовое регулирование сферы обеспечения безопасности на транспорте.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Обеспечение авиационной (транспортной) безопасности и безопасности полетов .....</b>	<b>16</b>
Авиационная (транспортная) безопасность .....	16
Безопасность полетов .....	20
<b>3. Обеспечение комплексной безопасности железнодорожного транспорта.....</b>	<b>24</b>
Транспортная безопасность на железнодорожном транспорте.....	24
Технологическая безопасность железнодорожного транспорта.....	27
<b>4. Меры по повышению безопасности на морском и речном транспорте.....</b>	<b>29</b>
Транспортная безопасность в сфере морского и речного транспорта.....	29
Технологическая безопасность водного транспорта.....	37
<b>5. Транспортная безопасность автомобильного транспорта и безопасность перевозочной деятельности .....</b>	<b>40</b>
Обеспечение транспортной безопасности автомобильного транспорта.....	40
Безопасность автотранспортных перевозок .....	43
<b>6. Совершенствование ИТСО транспортной безопасности и обеспечение информационной защищенности транспортной инфраструктуры .....</b>	<b>47</b>
<b>7. Обеспечение безопасности транспортной системы в ходе подготовки транспортной инфраструктуры к Чемпионату мира 2018 года .....</b>	<b>52</b>
<b>8. Безопасная интеграция беспилотных технологий в транспортную систему России.....</b>	<b>55</b>
<b>9.Список инициаторов.....</b>	<b>56</b>

## 1. Государственная политика и нормативно-правовое регулирование сферы обеспечения безопасности на транспорте

### Законодательное регулирование

- 1.1. Совету Федерации ФС РФ и Государственной Думе ФС РФ предлагается провести мониторинг и анализ правоприменения федерального законодательства в области обеспечения транспортной безопасности, авиационной безопасности, безопасности мореплавания и частной охранной деятельности с целью оценить необходимость внесения изменений в соответствующие федеральные законы, в частности, согласовать российское законодательство о транспортной безопасности с международным (не распространять требования федерального закона № 16-ФЗ на российские конвенционные морские суда (морские суда, имеющие международное Свидетельство об охране)).
- 1.2. Министерству транспорта РФ в целях создания равных условий для российских и зарубежных перевозчиков рекомендуется проработать вопрос о внесении в Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. № 16 «О транспортной безопасности» нормы, предусматривающие распространение требований законодательства в области обеспечения транспортной безопасности на перевозчиков иностранных государств, осуществляющих перевозки в РФ, из РФ и через территорию РФ. Вместе с тем учесть при проработке данного вопроса, что привлечение перевозчиков иностранных государств к исполнению требований по транспортной безопасности может повлечь их отказ от работы в РФ.
- 1.3. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ предлагается ускорить принятие проекта федерального закона № 750871-6 «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (поправки в закон позволят субъектам транспортной инфраструктуры сократить свои издержки на реализацию мероприятий по обеспечению транспортной безопасности).
- 1.4. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях повышения безопасности транспортного комплекса России рекомендуется принять поправки в закон N 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации», которые позволят сотрудникам ЧОПов принимать участие в обеспечении транспортной безопасности.
- 1.5. Министерству транспорта РФ в целях повышения защищенности объектов транспортной инфраструктуры в порядке законодательной инициативы предлагается внести изменения в Постановление РФ от 09.09.2015 года № 948 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», касающиеся Приложения № 1 Постановления Правительства РФ от 14 августа 1992 г. N 587 «Вопросы частной детективной (сыскной) и частной охранной деятельности». Пункт 15. Приложения № 1 изложить в следующей редакции: «Средства навигационного оборудования, метрополитены, объекты транспортной инфраструктуры федерального значения, железнодорожного транспорта общего пользования в случаях их передачи подразделениям транспортной безопасности и/или юридическим лицам, аккредитованным для осуществления данного вида деятельности в установленном законом порядке».
- 1.6. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности рекомендуется внести следующие изменения в Закон от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации»:

- 1.6.1. Часть 3 статьи 3 дополнить пунктом 8 следующего содержания: «защита объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры)».
- 1.6.2. Часть 1 статьи 12.1 дополнить пунктом 6 следующего содержания: «б) на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах производить досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр, в целях обеспечения транспортной безопасности, выезжающих на объекты охраны (выезжающих с объектов охраны) транспортных средств, за исключением транспортных средств оперативных служб государственных военизированных организаций, в случае возникновения подозрения, что указанные транспортные средства используются в противоправных целях, а также досмотр вносимого на объекты охраны (выносимого с объектов охраны) имущества, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц».
- 1.7. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности целесообразно внести следующие изменения в Федеральный Закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»:
- 1.7.1. В пункте 7.1 статьи 1 после слов «органов исполнительной власти в области транспорта», дополнить словами «частные охранные предприятия»
- 1.7.2. В пункте 7.2 статьи 1 слова «или подразделения транспортной безопасности» заменить словами «подразделения транспортной безопасности или частного охранного предприятия»
- 1.8. Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности предлагается внести изменение в абзац первый ст. 12 Федерального закона от 11.03.1992 № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации», изложив его в следующей редакции: «Работникам частной охранной организации не разрешается совмещать охранную деятельность с государственной службой либо с выборной оплачиваемой должностью в общественных объединениях (кроме случаев, когда частная охранная организация, в штате которой числится работник, аккредитована в качестве подразделения транспортной безопасности, в установленном законом порядке, имеет право в течение одного года оказывать услуги, перечисленные в части третьей статьи 3 настоящего Закона, с момента получения свидетельства об аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности).
- 1.9. Правительству РФ:
- 1.9.1. В целях улучшения условий исполнения контрактов по строительству инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также предоставления возможности заказчику проводить определение поставщика услуг не только по количественным (предложение с самой низкой ценой закупки), но и по качественным характеристикам (требования к квалификации участников) целесообразно внести изменение в распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 марта 2016 года № 471-р «Перечень товаров, работ, услуг, в случае осуществления закупок которых заказчик обязан проводить аукцион в электронной форме» в части добавления нового пункта в перечень исключений по обязательному проведению электронного аукциона: \*(8) «За исключением работ по



реализации мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также по их техническому обслуживанию».

1.9.2. В целях недопущения участия в аукционе или в открытом конкурсе неквалифицированных и непрофессиональных поставщиков услуг на выполнение проектно-изыскательских работ по оснащению объектов транспортной инфраструктуры инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности предлагается внести изменение в Федеральный закон от 09 февраля 2016 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»: в пункт 9 в определение специализированные организации после слов «для проведения оценки уязвимости» дополнить словами «и выполнению проектно-изыскательских работ».

1.10. Государственной Думе ФС РФ, Министерству финансов РФ, Министерству экономического развития РФ в целях наилучшей реализации компетенций и ответственности при проведении государственных закупок и повышения качества реализации планов обеспечения транспортной безопасности, а также повышения уровня защищенности объектов от актов незаконного вмешательства предлагается внести изменения в пункт 41 статьи 93 Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», регулирующий осуществление закупки у единственного поставщика, дополнив существующий перечень товаров, работ, услуг такими видами оборудования, как:

- Досмотровое оборудование (рентгено-телевизионные установки (интроскопы), аэронные и стационарные металлодетекторы, стационарные и портативные детекторы взрывчатых веществ, радиолокационные сканеры);
- Аппаратно-программные комплексы, способные идентифицировать лиц, представляющих угрозу или оперативный интерес;
- Программные комплексы по выявлению потенциально опасных людей, а также способствующие реализации иных мероприятий, направленных на качественное выполнение на объектах транспортной инфраструктуры требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

1.11. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях повышения ответственности людей, отвечающих за аттестацию руководителей, рассмотреть возможность введения административной или уголовной ответственности за ее некачественное проведение.

1.12. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность внести следующие изменения в Кодекс РФ об административных правонарушениях: дополнить часть 1 статьи 27.2 пунктом 17 следующего содержания: «17) старшее, в месте расположения охраняемого объекта, должностное лицо охранного предприятия при выявлении административных правонарушений, связанных с причинением ущерба охраняемым ими объекту или вещам либо с посягательством на такие объект или вещи, а равно с проникновением в охраняемую ими зону».

1.13. Министерству транспорта РФ в целях совершенствований нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности рассмотреть целесообразность исключения из проектов законодательных актов следующие вопросы:

- 1.13.1. Разработку паспортов обеспечения транспортной безопасности для объектов и транспортных средств, если они находятся в едином территориальном пространстве одного производственного комплекса, имеющего разработанный и утвержденный План обеспечения транспортной безопасности;
- 1.13.2. Операционную зону водной акватории для морских терминалов.
- 1.14. Министерству транспорта РФ в целях повышения комплексной безопасности на транспорте и развития транспортного потенциала страны предлагается уделить особое внимание формированию нормативно-правовой базы в области мультимодальных перевозок, в том числе в части обеспечения их безопасности.
- 1.15. Министерству транспорта РФ в целях повышения комплексной безопасности на транспорте предлагается уделить особое внимание формированию нормативно-правовой базы в области применения имитационных моделей, позволяющих оценить вероятность гибели и причинения вреда здоровью людей при возникновении ЧС в результате актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и снизить затраты денежных средств, заранее исключив необоснованные мероприятия по обеспечению защищенности.
- 1.16. Министерству транспорта РФ в целях совершенствований нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортной целесообразно:
  - 1.16.1. Законодательно закрепить определение транспортно-пересадочных узлов.
  - 1.16.2. Определить требования по обеспечению транспортной безопасности к транспортно-пересадочным узлам.
- 1.17. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта законодательно предлагается проработать единые требования и стандарты обеспечения безопасности транспортно-пересадочных узлов на этапе проектирования и прохождения экспертизы.

## **Государственное управление**

- 1.18. Правительству РФ в целях уменьшения финансовой нагрузки на субъекты транспортной инфраструктуры предлагается:
  - 1.18.1. Поручить федеральным органам государственной власти рассмотреть вопрос об ограничении расходов субъектов транспортной инфраструктуры на обеспечение транспортной безопасности в определенном размере (например, в размере определенного процента (доли) от выручки предприятия);
  - 1.18.2. Рассмотреть вопрос о принятии (продлении действия) Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, предусматривающей бюджетное финансирование мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.
- 1.19. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ в соответствии с пунктом 7 ст. 4 Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» принять в скорейшем порядке постановление Правительства РФ об установлении порядка взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной



власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве.

1.20. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ в целях наилучшей реализации требований по обеспечению транспортной безопасности рассмотреть следующие возможности:

1.20.1. Разработать федеральную целевую программу, предусматривающую софинансирование мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, проводимых субъектами транспортной инфраструктуры, из бюджетов разных уровней;

1.20.2. Ввиду высокой стоимости оборудования, используемого для обеспечения транспортной безопасности, и услуг по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства при выполнении требований нормативно-правовых актов в области транспортной безопасности предусмотреть на эти цели федеральное финансирование для оказания поддержки наиболее значимых региональных субъектов транспортной инфраструктуры.

1.21. Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность внесения следующих изменений в приказ от 21 февраля 2011 года № 62 «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности» в части:

1.21.1. Утверждения методики оценки возможного количества погибших и возможного материального ущерба и ущерба окружающей среде;

1.21.2. Установления периодичности (период времени) проведения процедуры категорирования по критерию «Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ»;

1.21.3. Пересмотра диапазона значений показателя по критерию категорирования «В зависимости от количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей». Для присвоения ОТИ 1-й, 2-й, 3-й категорий нормативные значения могут быть достигнуты только в период осуществления активных военных действий или активизации деятельности террористических организаций. В противном случае при повторном категорировании ОТИ по данному критерию все объекты попадут в 4-ю категорию, т.е. теряется смысл процесса категорирования по данному показателю;

1.21.4. Рассмотрения дополнительного включения в число критериев категорирования ОТИ показатель живучести с учетом его конструкционных особенностей, используемых материалов.

1.22. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству в целях недопущения увеличения финансовых расходов и ухудшения качества предоставляемых услуг предлагается видится целесообразным внести изменения в реестр объектов транспорта и транспортной инфраструктуры Федерального дорожного агентства, исключив из него объекты транспортной инфраструктуры, расположенные в населенных пунктах с численностью населения менее 100 тысяч жителей и небольшим пассажиропотоком, а также на автомобильных дорогах регионального значения III, IV технической категории и наибольшим пассажиропотоком.

- 1.23. Министерству транспорта РФ рассмотреть вопрос о целесообразности аккредитации частных охранных организаций в качестве подразделений транспортной безопасности.
- 1.24. Министерству транспорта РФ, Министерству промышленности и торговли РФ в целях минимизации затрат на выполнение мероприятий транспортной безопасности рассмотреть вопрос соблюдения федерального законодательства в сфере транспортной безопасности предприятием-изготовителем транспортных средств наделив его полномочиями в организации проведения оценки уязвимости и плана обеспечения транспортной безопасности транспортных средств. При создании идентификационных групп транспортных средств брать за основу базовую модель транспортного средства, а не их модификации.
- 1.25. Министерству экономического развития РФ предлагается провести дополнительную экспертную оценку регулирующего воздействия нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности на экономическую и предпринимательскую среду с учетом накопившегося за 2016-2017 годы опыта правоприменения.
- 1.26. Министерству юстиции РФ в рамках проводимого мониторинга правоприменения предлагается провести экспертизу постановления Правительства РФ № 678 от 16.07.16 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта», постановления Правительства Российской Федерации № 969 от 26.09.16 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности», приказа Министерства транспорта РФ № 40 от 08.02.2011, а также иных подзаконных актов о транспортной безопасности, на предмет наличия в них коррупциогенных норм.
- 1.27. Федеральной антимонопольной службе предлагается дать оценку правомерности формирования расценок на услуги по обучению, аттестации специалистов, аккредитации подразделений транспортной безопасности, сертификации технических средств в условиях отсутствия конкуренции в этой сфере.
- 1.28. Правительству РФ рекомендовать, в целях реализации положений ФЗ от 02.09.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предлагается:
- 1.28.1. Конкретизировать полномочия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в обеспечении транспортной безопасности;
- 1.28.2. Активизировать вопрос по созданию подразделений транспортной безопасности, так как финансовые возможности субъектов транспортной инфраструктуры не позволяют создавать и содержать собственные подразделения транспортной безопасности;
- 1.28.3. Рассмотреть вопрос необходимости аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, так как сотрудники сил обеспечения транспортной безопасности сдают экзамены в учебных заведениях по окончании обучения по типовым дополнительным профессиональным программам в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности;
- 1.28.4. Запретить нормативным правовым актом возложение на сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности функций, не связанных с обеспечением транспортной безопасности;

- 1.28.5. Разработать типовую структуру организации сил обеспечения транспортной безопасности и примерный состав данной структуры.
- 1.29. Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области подготовки и аттестации подразделений транспортной безопасности предлагается:
- 1.29.1. Увеличить срок проведения аттестации аттестующими организациями с 5 рабочих дней до 25 рабочих дней;
- 1.29.2. В целях сокращения сроков проведения аттестации сил обеспечения транспортной безопасности увеличить количество аккредитованных органов аттестации, предусмотрев возможность их наличия в каждом субъекте РФ;
- 1.29.3. Предусмотреть заочную процедуру аттестации;
- 1.29.4. Для 5 категории (работников, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности) убрать требование по сдаче нормативов физической подготовки;
- 1.29.5. Вторую категорию «Работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве» разделить на две категории: «Работники, назначенные в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры» и «Работники, назначенные в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве»;
- 1.29.6. Принять решение об отсрочке введения в действие нормы об обязательной аккредитации подразделений транспортной безопасности до создания уполномоченного органа(ов) по аккредитации в каждом субъекте РФ;
- 1.29.7. Изучить обоснованность расценок на выполнение обязательных требований по обучению, аттестации специалистов, аккредитации подразделений транспортной безопасности, сертификации технических средств и возможность увеличения сроков действия результатов обучения, аттестации специалистов, аккредитации подразделений транспортной безопасности (до 5-6 лет);
- 1.29.8. Дополнительно изучить вопросы доступности обучения, аттестации специалистов по транспортной безопасности, аккредитации сил обеспечения ТБ (в частности, распределение расходов с участием государства, отмена аккредитации ввиду большой текучести экипажей морских судов, что блокирует исполнение данного требования, отмена требования специального обучения по осмотру, по собеседованию, отмена требования по наличию у специалистов средне-специального образования, отмена требования по дополнительной медицинской комиссии при наличии общего заключения медицинской комиссии на право исполнять обязанности по должности).
- 1.30. Министерству транспорта РФ, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях создания базы для подготовки квалифицированных кадров государственных инспекторов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предлагается:
- 1.30.1. Разработать программу обучения (включая административную составляющую);
- 1.30.2. Назначить уполномоченные учебные заведения;

- 1.30.3. Выделить деньги для обучения государственных инспекторов по графику;
- 1.30.4. Повысить оклады государственных инспекторов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта до 10000 р., довести денежное содержание до среднего по региону, отменить материальное стимулирование.
- 1.31. Министерству транспорта РФ в целях гармонизации нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности рассмотреть следующие возможности:
- 1.31.1. Внести изменения в приказ Министерства транспорта РФ от 8 февраля 2011 г. N 43 г. Москва «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» по пунктам противоречащим федеральному законодательству, а так же иным нормативно правовым актам;
- 1.31.2. Внести изменения в приказ Министерства транспорта РФ от 8 сентября 2014 г. № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» в связи с предполагаемой взаимозаменяемостью работников на должностях и схожими для них требованиями по многим вопросам подготовки, а так же возможном возникновении реальной необходимости выполнять функцию, предполагающую обучение по другой категории транспортной безопасности, пересмотреть категории обучения с целью их обобщения, например объединить 4 и 5 категории, также рассмотреть возможность объединения иных категорий, что позволит более рационально использовать силы ОТБ, без дополнительных подготовок, обучений и проверок;
- 1.31.3. Внести изменения в приказ Министерства транспорта РФ от 21.08.2014 N 231 (ред. от 01.08.2016) «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» с целью упрощения требований к проверкам соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности (4,5,6,8 категорий), а именно исключить тематические вопросы для данных категорий, сократить количество тестовых вопросов до 20, практические задачи сделать более конкретными для каждой категории.
- 1.32. Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность внесения изменений и дополнений в Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденный приказом Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34:
- 1.32.1. Пункт 5 дополнить абзацем третьим следующего содержания: «Для объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на единой территории, образующих единый производственный комплекс и охраняемых одним подразделением транспортной безопасности допускается разработка Плана для группы объектов транспортной инфраструктуры»;
- 1.32.2. В определении «критический элемент объекта транспортной инфраструктуры», установленном подпунктом 5 пункта 4, конкретизировать понятие «частичного

прекращения функционирования объекта транспортной инфраструктуры», например, в процентном соотношении.

- 1.33. Министерству транспорта РФ в целях сокращения сроков проведения аттестации сил обеспечения транспортной безопасности предлагается:
  - 1.33.1. Увеличить количество аккредитованных органов аттестации и их наличие в каждом субъекте Российской Федерации;
  - 1.33.2. Объединить в программе подготовки сотрудников подразделения транспортной безопасности (сотрудников ЧОП) темы, касающиеся досмотра, наблюдения и собеседования для снижения затратной части бюджета объектов транспортной инфраструктуры.
- 1.34. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности предлагается дополнительно проработать вопрос смешивания требований по обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств по ФЗ-16 «О транспортной безопасности» и требованиями антитеррористической защищённости объектов (территорий) по ФЗ-35 «О противодействии терроризму».
- 1.35. Прокуратуре РФ, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях повышения ответственности субъектов транспортной инфраструктуры рассмотреть возможность введения количественного критерия для представлений Прокуратуры РФ и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта о нарушениях норм безопасности.
- 1.36. Министерству транспорта РФ, Министерству образования и науки РФ в целях формирования системы профессиональной подготовки специалистов по транспортной безопасности предлагается разработать и принять профессиональные стандарты и квалификационные требования для обучающихся. Для разработки системы предлагается использовать опыт краснодарского филиала УВО Минтранса России, которым разработана специальная учебная программа №9 в целях соответствия преподавательского состава требованиям приказа Минздравсоцразвития РФ от 26 августа 2010 г. № 761н.
- 1.37. Министерству внутренних дел РФ предлагается обязать учебные центры МВД РФ включать в свои программы подготовки персонала охраны темы по проведению досмотра, дополнительного и повторного досмотра, наблюдения и собеседования, что позволит снизить финансовую нагрузку на охранные предприятия, связанную с обучением и аттестацией персонала охранных предприятий, проведением его аккредитации.
- 1.38. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству в целях оптимизации порядка рассмотрения компетентными органами результатов проведённой оценки уязвимости (ОУ) и планов обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ) рассмотреть возможность сокращения регламентных сроков рассмотрения повторно направленных на утверждение ОУ и ПОТБ и исключить из реестра категорированных транспортных средств ввиду их вывода из эксплуатации, что позволит соблюсти сроки, предусмотренные действующим федеральным законодательством.
- 1.39. Министерству транспорта РФ с целью оптимизации порядка рассмотрения компетентными органами результатов проведённой оценки уязвимости (ОУ) и планов обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ), а именно сокращения сроков рассмотрения ОУ и ПОТБ и возможности получения оперативной консультации по



вопросам связанным с ОТБ целесообразно передать функции утверждения ОУ и ПОТБ в территориальные органы Министерства транспорта РФ.

1.40. Министерству транспорта РФ в целях реализации планов обеспечения транспортной безопасности и с учетом того, что в субъектах транспортной инфраструктуры на балансе находятся порой более сотни категорированных объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) или транспортных средств (ТС) и требование о проведении отдельно на каждом из них учений, в том числе совместных, является нереальным предлагается внести изменения в нормативно-правовые акты, регламентирующие проведение учений и тренировок на ОТИ и ТС по реализации планов обеспечения транспортной безопасности, а именно:

1.40.1. Разделить понятия «учения» и «тренировки»;

1.40.2. Определить периодичность проведения тренировок для каждого ОТИ и ТС;

1.40.3. Определить периодичность проведения учений не для каждого ОТИ и ТС в отдельности, а для субъекта транспортной инфраструктуры.

1.41. Министерству транспорта РФ в целях успешной разработки планов обеспечения транспортной безопасности предлагается:

1.41.1. Дополнить основание для внесения корректировок в план обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС - проведение совместных учений на ОТИ и ТС, с учетом того, что одной из целей учений является проверка реальности имеющихся планов и внесение корректировок по итогам проведенных совместных учений позволит поддерживать их в актуальном состоянии;

1.41.2. Обеспечить разработку планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС не для каждого ОТИ и ТС в отдельности, а в целом единого плана ПОТБ для субъекта транспортной инфраструктуры, приложением к которому были бы спецификации для каждого в отдельности ОТИ и ТС. Так как планы обеспечения транспортной безопасности содержат в себе большое количество общих документов одинаковых для всех ОТИ/ТС субъекта транспортной инфраструктуры.

1.42. Министерству транспорта РФ в целях повышения объективности проводимой оценки уязвимости ОТИ/ТС, и исключения субъективного подхода компетентного органа к рассмотрению результатов проведенной ОУ, целесообразно рассматривать способы реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность ОТИ или ТС исходя из вероятности пресечения АНВ, а не совершения АНВ.

1.43. Министерству транспорта РФ целесообразно рассмотреть возможность внесения изменений и дополнений в Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, утвержденных Приказом Минтранса России от 23.07.2015 № 227, согласно прилагаемым предложениям:

1.43.1. Внести дополнения в Правила с учетом особенностей объектов транспортной инфраструктуры, границы зоны транспортной безопасности которых совпадают с границами пункта пропуска через государственную границу РФ;

1.43.2. Для исключения неоднозначного толкования Правил предлагается дать определение следующим терминам: в пункте 5 Правил при определении понятия «объекты досмотра» употреблён термин «иные материальные объекты живой и неживой природы», понятие которого не определено, 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 РФ № 678, указанное понятие «объекты досмотра» определено с употреблением термина «иные материально-технические объекты», суть которого также не раскрыта;

- 1.43.3. Исключить из «Перечня других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть», содержащегося в Пункте 3 Раздела X Правил, 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, либо ограничиться уведомительным характером этой части Перечня, исключаящим ответственность СТИ за их невыявление;
- 1.43.4. Дополнить перечень федеральных органов власти и отдельных лиц, определенных Пунктом 43 Правил, досмотр в отношении сотрудников которых может не производиться, работниками ФСБ России, МВД России, ФТС России (оперативные подразделения), органов прокуратуры, а также судьи и лица, замещающие государственные должности Российской Федерации, предусмотренные Указом Президента РФ от 11.01.1995 № 32 «О государственных должностях РФ» и т.п. осуществляющими деятельность на ОТИ либо исключить эту норму;
- 1.43.5. В Правилах также не определены действия подразделений транспортной безопасности в отношении досмотра руководителя СТИ, лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в СТИ и на ОТИ, а также самих сотрудников подразделения транспортной безопасности, осуществляющих досмотровые мероприятия. Требования по обязательному досмотру всех объектов досмотра заведомо невыполнимы, т.к. в каждом отдельно взятом случае найдутся лица, имеющие служебную или иную власть над лицами, осуществляющими досмотр. В связи с чем, предлагается дополнить Правила нормами, содержащими требования в отношении указанных лиц, исходя из того, что согласно законодательству они несут ответственность (в т.ч. уголовную) за выполнение мер по обеспечению транспортной безопасности на ОТИ.
- 1.44. Министерству транспорта РФ предлагается рассмотреть возможность издания новой редакции Правил режима в пунктах пропуска через государственную границу РФ, утвержденных приказом Росграницы от 27.12.2010г. N 451-ОД, с учетом действующих Требований по обеспечению транспортной безопасности, утвержденных постановлением Правительства РФ № 678, а также законодательством РФ в области обеспечения транспортной безопасности.
- 1.45. Министерству транспорта РФ предлагается:
- 1.45.1. Для повышения качества целевого расходования бюджетных средств на обеспечение транспортной безопасности в соответствии с 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» произвести нормирование затрат на обеспечение транспортной безопасности и разработать расценки. Затраты на обеспечение транспортной безопасности должны быть включены в федеральный реестр нормативных документов;
- 1.45.2. С целью ускорения процесса проектирования конечного результата технического оснащения объекта и запуска системы видеонаблюдения целесообразно на стадии разработки рабочей документации в период, когда у объекта высокая степень готовности, а именно когда мост, развязка или пр. объект замкнут (соединен) и обеспечено проектное освещение.

- 1.46. Министерству транспорта РФ в целях снижения степени угроз от актов незаконного вмешательства целесообразно выработать меры по сокращению времени, затрачиваемого компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности на обработку сведений, поданных субъектами транспорта для категорирования объектов транспортной инфраструктуры.
- 1.47. Министерству транспорта РФ предлагается устанавливать требования к объектам транспортной инфраструктуры (транспортным средствам) в зависимости от присвоенной категории, соблюдение которых будет контролироваться уже существующими государственными органами власти. Так как специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности, в соответствии с ФЗ от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» могут быть аккредитованные коммерческие организации, в то время как основные цели обеспечения транспортной безопасности могут быть не сопоставимы с коммерческими целями извлечения прибыли.
- 1.48. Министерству транспорта РФ целесообразно разработать методические рекомендации по организации сбора, обобщения и учета информации по вопросам транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры для обучения специалистов, ответственных за транспортную безопасность в органах исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органах местного самоуправления.
- 1.49. Министерству транспорта РФ предлагается уделить особое внимание формированию индивидуального и общественного сознания, активной жизненной позиции и повышению грамотности населения в области обеспечения безопасности населения на транспорте.

## 2. Обеспечение авиационной (транспортной) безопасности и безопасности полетов

### *Авиационная (транспортная) безопасность*

#### **Законодательное регулирование**

2.1. Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях повышения транспортной (авиационной) безопасности и защищенности территории аэропортов предлагается внести в ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (ID проекта 02/04/09-16/00054719) пункт об обязательном использовании современных технологий биометрической идентификации по лицу в аэропортах, что позволит снизить роль человеческого фактора в обеспечении безопасности и своевременно обнаруживать факт нахождения нежелательных лиц в зоне транспортной безопасности.

#### **Государственное управление**

2.2. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ в целях снижения степени угроз от актов незаконного вмешательства на воздушном транспорте, при рассмотрении вопросов государственной политики и нормативно-правового регулирования в области авиационной безопасности и борьбы с терроризмом предлагается определить нормативно-правовыми актами РФ единый орган обеспечения транспортной безопасности в сфере гражданской авиации.

2.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях оптимизации расходования денежных средств федерального бюджета, а также повышения качества охраны аэропортов предлагается рассмотреть вопрос о возможности передачи функций по охране границ территории аэропортов с малой интенсивностью от ведомственной охраны Министерства транспорта РФ службам авиационной безопасности аэропортов.

2.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях обеспечения безопасности аэропортов и эксплуататоров предлагается реализовывать положения Федерального закона «О транспортной безопасности» применительно к воздушному транспорту путём реализации авиационной безопасности. Для чего необходимо разрешить основные коллизии в области требований авиационной и транспортной безопасности:

2.4.1. Законодательно признать, что Программа авиационной безопасности соответствующего аэропорта, разработанная с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации и стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, является Планом обеспечения транспортной безопасности аэропорта.

2.4.2. С целью устранения противоречий и формированию единого подхода к требованиям в сфере организации охраны международных и других аэропортов гармонизировать требования Воздушного кодекса РФ, Постановления Правительства РФ от 30 июля 1994 г. № 897 «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства», Постановления Правительства РФ 2011 г. № 42 «Об утверждении Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры» и приказа Минтранса России 2005 г. № 142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» и увязать их с требованиями

законодательства о транспортной безопасности в части полномочий и ответственности субъектов транспортной инфраструктуры в сфере воздушного транспорта.

- 2.4.3. С целью использования потенциала персонала служб авиационной безопасности, имеющего профессиональную подготовку и опыт в сфере обеспечения безопасности на воздушном транспорте, необходимо законодательно признать службы авиационной безопасности авиационных компаний, аэропортов и авиапредприятий подразделениями транспортной безопасности (аналогично подразделениям ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта), поскольку силы обеспечения транспортной безопасности в аэропорту (согласно Федеральному закону от 09.02.2007 «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ) и служба авиационной безопасности (согласно Воздушному кодексу РФ) - это аналогичные подразделения фактически с идентичными задачами.
- 2.4.4. Необходимо перейти к единому порядку профессиональной подготовки и аттестации по транспортной и авиационной безопасности в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26.02.2015 № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» и приказом Минтранса России от 31.07.2014 № 212 «Об утверждении порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» (с одновременной отменой приказа ФАС России от 16.10.1998 № 310) или обучение сил обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте оставить в рамках приказа № 310, при этом силы транспортной безопасности на воздушном транспорте должны проходить обучение по специализированным программам АБ, включающим отдельные разделы по обеспечению транспортной безопасности. То есть, организации (подразделения организаций - службы авиационной безопасности), получившие сертификат по АБ, признаются аккредитованными по ТБ на определенный сертификатом вид деятельности.
- 2.4.5. Необходимо исключить из терминологии нормативных правовых актов, неопределенные и заведомо неисполнимые формулировки обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры, такие как «недопущение/исключение подготовки и совершения актов незаконного вмешательства», «недопущение/исключение проникновения любых лиц в зону транспортной безопасности», «обеспечение реагирования на совершение акта незаконного вмешательства», а также исключить неопределенность формулировок требований в части «видеообнаружения» и «видеомониторинга» объектов и событий в «произвольном месте» зоны транспортной безопасности, что невозможно осуществить по определению.
- 2.4.6. В области нормативно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте целесообразно использовать уже устоявшуюся терминологию в сфере авиационной безопасности.
- 2.4.7. Необходимо привести действующие нормативно-правовые акты в соответствие с вновь принимаемыми. При этом, необходимо отметить, что зачастую имеют место случаи, когда вновь принимаемые нормативные акты проходят регистрацию в Министерстве юстиции РФ, но при этом не отменяют либо не устраняют противоречия в уже действующих нормативных документах, в том числе имеющих более высокую юридическую силу.
- 2.4.8. Необходимо рассмотреть вопрос гармонизации перечней, изложенных в приложении к Правилам досмотра, утвержденных приказом Министерства транспорта РФ № 227, с «Перечнем основных опасных веществ и предметов, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на борту воздушного судна членами

экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах», являющимся приложением Xs I к приказу Минтранса № 104, с выделением в главе X Правил досмотра «предметов и веществ, находящихся в свободном обороте, но запрещенных к перевозке на воздушном транспорте» (в случае перехода на единое нормативное регулирование). Заменить перечень опасных химических и биологических агентов на перечень, рекомендуемый ИКАО. Не включать нормы и положения приказа №227 в технологии и инструкции по предполетному и послеполетному досмотру, разработанные в соответствии с приказом № 104 «Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров» и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации. Соотносить правовые нормы приказов №№ 227 и 104, как общая и специальная.

2.4.9. С учётом имеющейся системы обеспечения авиационной безопасности в аэропортах (на аэродромах) целесообразно исключить воздушные суда из-под действия Федерального закона «О транспортной безопасности». Обеспечение транспортной безопасности воздушных судов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, а также все прочие воздушные суда гражданской авиации, для реализации п.3 ст.4 ФЗ-16, может быть осуществлено в рамках обеспечения безопасности объекта транспортной инфраструктуры (аэропорта).

2.4.10. Учитывая, что в ряде случаев передача данных о пассажирах и экипаже не представляется возможной по ряду технических причин, таких как отсутствие связи на посадочных площадках, отсутствие времени на передачу данных, отсутствие персональных данных на перевозимых лиц, в приказ Министерства транспорта РФ от 19.07.2012 № 243 внести следующие изменения:

2.4.10.1. Пункт 31 дополнить следующим содержанием:  
«при выполнении полетов в классе G, данные об экипаже должны быть переданы до момента отправления транспортного средства»;

2.4.10.2. Пункт 44 дополнить следующим содержанием:  
«при выполнении срочных санитарных заданий, эвакуации пострадавших при происшествиях разного рода, перевозке групп туристов из труднодоступных мест и с посадочных площадок, где стоянка менее 15 минут, передача данных не выполняется».

2.5. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях образования (формирования) в соответствии с особыми уставными задачами в субъектах транспортной инфраструктуры подразделений транспортной безопасности предлагается:

2.5.1. Разработать Типовое положение о подразделениях транспортной безопасности и Типовую организационную структуру подразделений транспортной безопасности на объектах воздушного транспорта с учетом пассажиропотока и количеством принимаемых воздушных судов;

2.5.2. Разграничить зоны ответственности служб авиационной безопасности и подразделений транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах воздушного транспорта.

2.6. Министерству транспорта РФ и Федеральному агентству воздушного транспорта, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях повышения уровня транспортной (авиационной) безопасности предлагается:

- 2.6.1. В части вопросов, связанных с пропускным и внутриобъектовым режимом для субъектов транспортной инфраструктуры (далее - СТИ) и транспортных средств, находящихся на территории другого СТИ, регулируемые пунктами: 5.5, 5.6.6, 5.6.7 и 5.6.8, 5.6.9 приказа от 08.02.2011 № 40, предлагается внести изменения в данный приказ, учитывающие наличие уже существующей структуры обеспечения транспортной безопасности СТИ.
- 2.6.2. Необходимо разработать с учетом приказа Министерства транспорта РФ от 28.11.2005 № 142 (в ред. от 01.09.2016) и приказа Министерства транспорта РФ от 18.04.2008 № 62 (в ред. от 10.03.2011) и приказа Министерства транспорта РФ от 20.06.1994 № ДВ-58 (ред. от 30.11.1995) современное наставление для эксплуатантов и перевозчиков с пошаговыми действиями при охране воздушных судов, находящихся в аэропортах (стоянках), при передаче воздушных судов в ремонтную базу (завод) или техническом обслуживании воздушных судов, которое позволит выполнить требования Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортной безопасности» и приказа Министерства транспорта РФ от 08.02.2011 № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта».
- 2.7. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях повышения авиационной безопасности и увеличения ответственности субъекта за невыполнение требований предлагается увеличить суммы штрафа за невыполнение либо нарушение норм, правил или процедур авиационной безопасности на должностных лиц до 20 тыс. рублей, на юридических лиц до 50 тыс. рублей (часть 1 статьи 11.3.1 КоАП РФ).
- 2.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта целесообразно разработать механизмы по усилению контроля и надзора за авиацией общего назначения и малой авиацией, осуществляющей полеты в эшелоне G.
- 2.9. Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность внесения изменений в пункт 4 Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, утвержденных постановлением Правительства РФ от 1 февраля 2011 года № 42 (далее — Постановление), в отношении охраны границ территории иных аэропортов, предоставив данным организациям право выбора субъекта договорных отношений, дать возможность заключения договора как с подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта РФ, так и с подразделениями федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функцию по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере вневедомственной охраны Министерства внутренних дел РФ и подразделениями транспортной безопасности, в порядке, установленном Правительством РФ. Рассмотреть возможность снижения сумм обязательств аэропортов с малой интенсивностью полетов (аэропорты местных воздушных линий) по охране аэропортов.



## ***Безопасность полетов***

### **Государственное управление**

- 2.10. Правительству РФ в виду сложной ситуации в области обеспечения безопасности полетов в России предлагается определить орган власти, который возьмет на себя полную ответственность за безопасность полетов.
- 2.11. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта целесообразно определить целевую динамику уровня безопасности полетов. По рекомендациям ИКАО государства должны к 2018 году внедрить все основные элементы глобальной программы обеспечения безопасности, Россия в данном направлении отстает, при этом наблюдается отрицательная динамика авиационных происшествий за последние три года.
- 2.12. Министерству транспорта РФ в целях повышения ответственности владельцев воздушных судов за их техническую исправность, предлагается регламентировать условия лизинга воздушных судов, оформление страховых полисов таким образом, чтобы страховая компенсация не компенсировала убытки в случае потери самолета. Это обстоятельство будет стимулировать собственника заботиться о состоянии безопасности полетов. На основе зарубежного опыта предлагается ввести регрессивное страхование в зависимости от признания уровня вины собственника за авиационное происшествие.
- 2.13. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях снижения количества авиационных происшествий, связанных с проявлением человеческого фактора, в правилах летной и технической эксплуатации предлагается разработать целевые комплексные программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов.
- 2.14. Федеральному агентству воздушного транспорта рассмотреть возможность создания системы авиационных учебных центров, которая будет формировать соответствующие летные навыки, так как в настоящее время ни одно образовательное учреждение не берет на себя ответственность за подготовку частных пилотов гражданской авиации.
- 2.15. Федеральному агентству воздушного транспорта в целях обеспечения безопасности полетов предлагается провести исследование потери экипажами воздушных судов пространственной ориентировки и попадания в сложное пространственное положение.
- 2.16. Федеральному агентству воздушного транспорта в целях обеспечения безопасности на воздушных судах, не получивших сертификат типа, предлагается создать в России для их обслуживания специальный сертификационный центр.
- 2.17. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях повышения состояния безопасности полетов предлагается рассмотреть следующие рекомендации:
- 2.17.1. 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.
- 2.17.2. 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.

- 2.17.3. 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.
- 2.17.4. На государственном уровне внедрить и поддерживать систему добровольных сообщений и способствовать законодательному обеспечению ненаказательного (внедисциплинарного) применения такой системы и защите информации от ненадлежащего использования.
- 2.17.5. 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.
- 2.17.6. Усилить надзор за качеством работы учебных организаций и квалификацией преподавателей, проводящих тестирование авиационного персонала, с целью полного соответствия Doc ИКАО 9835 «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком».
- 2.17.7. 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.
- 2.17.8. Создать единую информационную систему (базу данных) по учету выданных свидетельств авиационного персонала, содержащую сведения, позволяющие установить дату и место выдачи свидетельства, а также копию представления (заявления) на выдачу свидетельства и копии представленных подтверждающих документов. Определить процедуру проверки данных, указанных в подтверждающих документах.
- 2.17.9. В связи с имевшимися в последние годы 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.
- 2.17.10. При отборе для переучивания на новую технику обязать психологов авиакомпаний обращать особое внимание на личностные особенности кандидатов, касающиеся способов эмоционального реагирования и поведения в нестандартных условиях (повышенных нагрузок, стресса), а при выявлении неблагоприятных признаков

более жестко подходить к решению вопроса об их пригодности к переучиванию. Учитывать психологические особенности пилотов при комплектовании экипажей. Внести изменения и дополнения в Руководства по психологическому обеспечению отбора, подготовки и профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава гражданской авиации в соответствии с требованиями, предъявляемыми новой авиационной техникой к летному составу.

- 2.17.11. Конкретизировать на уровне законодательства минимальные требования к пилотам-инструкторам, в том числе к инструкторам первоначального обучения, в зависимости от типа воздушных судов, на которых производится обучение, а также права и обязанности пилотов-инструкторов.
- 2.17.12. Рассмотреть вопрос скорейшей разработки и внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в отношении оборудования воздушных судов видеорегистраторами (AIR) обстановки в кабине пилотов.
- 2.17.13. Рассмотреть возможность изменения аппаратно-программного, математического обеспечения тренажеров с целью добавления функции имитации на любом этапе полета режима сваливания самолета.
- 2.17.14. Рассмотреть целесообразность разработки дополнительных мероприятий по предотвращению несанкционированных занятий ВПП с учетом положений ICAO Doc. 9870 AN/463 «Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП» и по контролю за отсутствием на ВПП посторонних объектов при разбеге и пробеге воздушных судов.
- 2.17.15. В СУБП операторов аэродромов предусмотреть документальное оформление и реализацию процедуры осуществления медицинского контроля (предсменного, внутрисменного и послесменного) для контроля риска, связанного с выполнением водителями своих обязанностей в состоянии опьянения.
- 2.17.16. Разработать технические требования и правила эксплуатации систем управления и контроля за наземным движением (SMGCS).
- 2.17.17. Рассмотреть целесообразность внесения требования об обязательности оснащения систем обзора и контроля летного поля (если они фактически установлены на аэродроме) функциями MLAT/ADSB.
- 2.17.18. Рассмотреть целесообразность введения обязательного требования для вновь сертифицируемых самолетов (по правилам CS-25, AP-25 или аналогичным) об обеспечении управления носовым колесом на всех этапах с рабочих мест обоих пилотов.
- 2.17.19. Изучить с летным составом порядок и особенности работы систем SRPBZ и BGPWS на различных этапах полета, а также порядок действий экипажа при срабатывании систем предупреждения близости земли.
- 2.17.20. 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.
- 2.17.21. Совместно с разработчиками аварийных радиомаяков (АРМ) принять меры по обеспечению надежности срабатывания аварийных радиомаяков при АП.
- 2.17.22. Рассмотреть целесообразность применения к ВС АОН, выполняющих за плату

обзорные, прогулочные и демонстрационные полеты, требований по безопасности их подготовки и выполнения как и при осуществлении коммерческих воздушных перевозок с обязательным контролем за ними.

- 2.17.23. С учетом стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в части маркировки ЛЭП обеспечить размещение маркировочных знаков и устройств на зданиях, сооружениях, линиях связи и линиях электропередач, обеспечить пользователей воздушного пространства информацией о ЛЭП. Провести работы по созданию, совершенствованию и поддержанию баз данных для устройств спутниковой навигации с внесением в них актуальной информации о расположении ЛЭП и других препятствий. Разработать и внедрить порядок и правила предоставления аэронавигационной информации летному персоналу АОН.

### 3. Обеспечение комплексной безопасности железнодорожного транспорта

#### *Транспортная безопасность на железнодорожном транспорте*

##### **Законодательное регулирование**

- 3.1. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности железнодорожного транспорта рассмотреть возможности внесения следующей поправки в проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (ID проекта 02/04/09-16/00054719): в отношении транспортных средств железнодорожного транспорта, предназначенного для перевозки пассажиров паспорт безопасности разрабатывать на поезд. Поезд - это единица, которая имеет свой график движения и маршрут. Только в этом случае будет системный и комплексный подход к реализации транспортной безопасности с учетом мероприятий, которые реализуются на железнодорожной инфраструктуре. Кроме того, к примеру, в случае Федеральной пассажирской компании, это будет 480 паспортов безопасности пассажирских поездов, а не 18975 паспортов безопасности вагонов, на разработку которых проектом закона дается всего один месяц.
- 3.2. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности железнодорожного транспорта предлагается внести следующую поправку в проект Федерального Закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (ID проекта 02/04/09-16/00054719): «силы обеспечения транспортной безопасности отнесенные к иным работникам субъекта транспортной инфраструктуры, выполняющие работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве не подлежат обязательной аттестации».

##### **Государственное управление**

- 3.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях минимизации затрат субъектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта предлагается:
- 3.3.1. Внести изменения в отношении «Перечней 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» (далее - Перечни), содержащихся в Приказе Министерства транспорта РФ № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»(раздел 10), а именно: исключить из Перечней опасные химические и биологических агенты, так как их выявление и обнаружение невозможно или связано со значительными затратами субъекта.
- 3.3.2. Исключить из проекта Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта (а в случае утверждения проекта - Требований) обязанности субъекта транспортной инфраструктуры выделить и оборудовать отдельные помещения или участки помещений для временного хранения предметов и веществ, поименованных в Перечнях.

- 3.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» предлагается отнести мосты длиной менее 25 метро, в перечень некатегорируемых объектов транспортной инфраструктуры, так как перегоны перестали быть объектам транспортной инфраструктуры, а искусственные сооружения на перегонах остались - это около 40 тысяч мостов и эстакад.
- 3.5. Правительству РФ в целях повышения антитеррористической защищенности метрополитенов предлагается внести в постановление Правительства РФ от 5 апреля 2017 года №410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов метрополитена» пункт о создании специальных служб для обеспечения безопасности метрополитенов и специализированных центров для их подготовки, стандарты которой должны быть разработаны совместно всеми ведомствами и службами, ответственными за защиту этого вида транспорта с привлечением представителей общественности.
- 3.6. Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности железнодорожного транспорта целесообразно:
- 3.6.1. Исключить из проекта «Требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (проект Требований) требований по досмотру на входе в вагон.
- 3.6.2. Как меры, предусмотреть досмотр объектов досмотра непосредственно в вагоне, применительно к лицам, во внешнем виде и поведении которых присутствуют признаки подготовки к совершению акта незаконного вмешательства, если он не проводился на ОТИ отправления (проследования).
- 3.7. Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности железнодорожного транспорта рассмотреть следующие предложения:
- 3.7.1. Об исключении подпункта «б» пункта 5 Перечня, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18.07.2016 № 68;
- 3.7.2. О включении в проект Требований положений о реализации мер по досмотру вагонов предназначенных для включения в состав пассажирских поездов при подготовке и отправки их в рейс.
- 3.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях решения нормативно-правовых проблем в области обеспечения транспортной безопасности предлагается выработать меры, направленные на реализацию требований Федерального законодательства в части защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, так в соответствии с пунктом 8 статьи 10 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» работы по обеспечению транспортной безопасности не вправе выполнять лица, не прошедшие подготовку и аттестацию и в настоящее время на предприятиях охранного сектора отсутствуют лица, прошедшие аттестацию в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 №172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности». Таким образом, на текущий момент ни одно юридическое лицо не может выполнять задачи по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства в качестве подразделения транспортной безопасности.



- 3.9. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях стандартизации системы подготовки специалистов рекомендуется создать единую систему аттестации специалистов по транспортной безопасности в сфере железнодорожного транспорта. Нужны единые подходы к обучению и схожая материально-техническая база.
- 3.10. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях принятия оптимизированных комплексных решений и сокращения расходов на охрану объекта транспортной инфраструктуры целесообразно в случае наличия перекрестной ответственности двух субъектов передавать полномочия по проведению категорирования, оценке уязвимости и составлению плана обеспечения безопасности в ведение одного субъекта транспортной инфраструктуры. Перекрестная ответственность возникает, поскольку в состав транспортно-пересадочных узлов входят не только объекты транспортной инфраструктуры, но и иные прилегающие объекты, предназначенные для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой – торговые площадки, технологические блоки, зоны отдыха и т.д.
- 3.11. ОАО «РЖД» в целях реализации проекта «Охранный поезд», который предполагает оказание услуг в сфере безопасности для грузоотправителей из Китая и ЕС посредством механизма «одного окна», предлагается ускорить согласование между странами. Проект основан на кооперации трех стран - России, Казахстана и Беларуси. В настоящее время использование запорно-пломбировочных устройств одобрено только белорусской стороной.
- 3.12. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, Федеральной службе безопасности России в целях оптимизации расходов и усиления мер безопасности на железнодорожных вокзалах предлагается применять решение по КАРС (Комплексной автоматизированной розыскной системы), апробированное на аэровокзальном комплексе ж/д вокзала Адлер. Оно может позволить существенно снизить расходы на создание системы за счет централизованной обработки данных для всех вокзалов одного регионального филиала Дирекции железнодорожных вокзалов.
- 3.13. Министерству транспорта РФ, Министерству внутренних дел РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается:
- 3.13.1. В целях оптимизации системы мониторинга и выявления нарушений целесообразно вместо обычных камер с операторами использовать интеллектуальные системы видеонаблюдения. Это позволит снизить риски пропуска внештатной ситуации и обеспечить своевременное реагирование со стороны правоохранительных органов;
- 3.13.2. В целях своевременного обнаружения факта нахождения нежелательных лиц в зоне транспортной безопасности необходимо обеспечить соответствующее нормативное регулирование использования технологии биометрической видеоидентификации на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры.
- 3.14. Министерству транспорта РФ в целях повышения транспортной безопасности метрополитена:
- 3.14.1. Предлагается конкретизировать понятие и порядок проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра, а также использование средств досмотра при обеспечении транспортной безопасности на метрополитене с учетом

существующего пассажиропотока и фактической возможности выявления объектов, приведенных в упомянутом перечне;

- 3.14.2. Предлагается рассмотреть вопрос о внесении изменений в ФЗ от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в соответствии с которым федеральные органы исполнительной власти будут наделены правом закрытия доступа на объекты (станции) метрополитена при возникновении угрозы совершения акта незаконного вмешательства;
- 3.14.3. Предлагается часть 4 статьи 12.3 ФЗ от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» дополнить словами «проверку на охраняемых объектах транспортной инфраструктуры у лиц документов, удостоверяющих их личность, проведение административного задержания и доставление в служебное помещение подразделения транспортной безопасности или орган внутренних дел лиц, совершивших преступления или административные правонарушения на охраняемых объектах транспортной инфраструктуры».

### ***Технологическая безопасность железнодорожного транспорта***

#### **Законодательное регулирование**

- 3.15. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ целях уменьшения непроизводительного травматизма на железной дороге рассмотреть возможность внесения в следующих изменений в действующее законодательство.
- 3.15.1. В статье 12.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ (далее - 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.
- 3.15.2. 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.

#### **Государственное управление**

- 3.16. Правительству РФ в целях решения проблемы обеспечения безопасности граждан на железнодорожной дороге принять государственную программу о сокращении травматизма на железнодорожном транспорте и объектах железнодорожной инфраструктуры.
- 3.17. Правительству РФ, учитывая, что наиболее проблемным вопросом является крайне высокий процент износа парка железнодорожного подвижного состава, осуществляющего пригородные пассажирские перевозки, рассмотреть возможность внесения изменений в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» в части разработки мероприятий, направленных на обновление подвижного состава, используемого для организации пригородных железнодорожных перевозок, в том

числе за счет средств федерального бюджета.

3.18. Министерству образования и науки РФ в целях снижения травматизма на железной дороге среди несовершеннолетних предлагается внести в программу занятий по ОБЖ в средних учебных заведениях обязательную часть про правила поведения на железнодорожном транспорте и объектах его инфраструктуры.

3.19. Правительству РФ, Агентству стратегических инициатив в целях развития железнодорожного транспорта и, в том числе, повышения комплексной безопасности на транспорте предлагается создать в рамках Агентства стратегических инициатив дорожную карту «Railnet», которая должна включать следующие разделы:

- Интеллектуальная железная дорога
- Цифровая логистика
- Мультимодальные перевозки

3.20. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях обеспечения сохранности вагонов предлагается рассмотреть возможность принятия следующих мер:

3.20.1. Сохранность вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ должна обеспечивать организация, осуществляющая погрузку и выгрузку грузов;

3.20.2. Нагрузки, действующие на вагоны и их элементы при погрузочно-разгрузочных и маневровых работах, должны соответствовать «нормам для расчетов и проектирования вагонов железных дорог МПС колеи 1520»;

3.20.3. При производстве погрузочно-разгрузочных работ не допускаются удары по вагону грузом или грузозахватными механизмами и другими устройствами, взаимодействующими с вагонами;

3.20.4. Выгружать сыпучие грузы из полувагонов следует через люк или на вагоноопрокидывателях, не допуская грейферной разгрузки полувагонов;

3.20.5. Как исключение, грейферная разгрузка на период перехода к разгрузке через люк или на вагоноопрокидывателях может допускать только при выдаче совместного разрешения железнодорожной администрации и собственника вагонов при условии выполнения требований настоящего стандарта;

3.20.6. Не допускать зачистку вагонов ковшами экскаваторов и грейферов;

3.20.7. Необходимо восстанавливать поврежденные вагоны на предприятиях при безусловном выполнении действующего законодательства;

3.20.8. Исполнение договорных обязательств владельца инфраструктуры в части обеспечения сохранности подвижного состава (составление формы ВУ-25);

3.20.9. Выработать меры по обеспечению безопасной погрузки-выгрузки грузовых вагонов (в т.ч. соблюдение технологии маневровых работ, исключение случаев повреждений при использовании грейферной техники и т.д.);

3.20.10. Разработать и утвердить на государственном уровне концепцию взаимодействия между владельцем инфраструктуры, владельцем/пользователем вагонов, грузоотправителями/грузополучателями, включающую в себя ответственность сторон.

#### **4. Меры по повышению безопасности на морском и речном транспорте**

##### *Транспортная безопасность в сфере морского и речного транспорта*

##### **Законодательное регулирование**

- 4.1. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях исключения заведомо невыполнимых требований законодательства к владельцам маломерных судов, за неисполнение которых предусмотрены административные штрафы (ст. 11. уголовного ответственность (ст. 263 УК РФ) предлагается внести изменение в подпункты «г» и «д» п. 11 ФЗ-15 от 03.02.2014 в части исключения из перечня транспортных средств дополнительно также маломерных судов, за исключением маломерных судов длиной более 12 м, осуществляющих коммерческую деятельность (перевозка людей). Так как пункт 11 Федерального закона от 09.02. 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» изложен в новой редакции в соответствии с ФЗ-15 от 03.02.2014 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ по вопросам обеспечения транспортной безопасности», где в подпунктах «г» и «д» уточнен перечень транспортных средств, на которых должны быть лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности, и из него исключены прогулочные и спортивные парусные суда.
- 4.2. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях эффективного обеспечения безопасности в портах службе капитана морского порта следует предлагается предоставить права и компетенции в области административного права (ст.11.15.1 КОАП РФ). Капитана морского порта следует наделить правом составления административного протокола по факту нарушения транспортной безопасности.
- 4.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях повышения уровня безопасности акватории морских портов предлагается определить правовой статус, полномочия и функции, а также требования к подразделениям транспортной безопасности акватории морского порта.
- 4.4. Министерству транспорта РФ с целью устранения правовых ограничений для обеспечения безопасной эксплуатации маломерных судов целесообразно обратиться с мотивированным ходатайством в Государственную Думу ФС РФ о включении коммерческих маломерных судов (длиной более 12 м) в систему безопасности на транспорте в рамках требований Федерального закона №16-ФЗ от 09 февраля 2007г.
- 4.5. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях снижения финансовой нагрузки на хозяйствующие субъекты предлагается:
- 4.5.1. В подпункте «г» пункта 11 статьи 1 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» после слов «спортивных парусных судов», дополнить словами «судов портофлота (буксиров) валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн (GT) и используемых в пределах морских портов РФ»;
- 4.5.2. Включить в раздел «Морской транспорт» Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта, установленного приказом Минтранса России от 23 июля 2014 г. № 196, морские суда валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн (GT) используемых в пределах морских портов РФ (буксиры).

**Государственное управление**

- 4.6. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях развития нормативно-правовой базы предлагается:
- 4.6.1. Внести изменения в нормативные акты, определяющие объекты транспортной инфраструктуры, которые попадают под действие ФЗ от 09.02.2007 г. ФЗ-16 «О транспортной безопасности». В настоящее время предъявляются одинаковые требования при реализации ПОТБ (Правила обеспечения транспортной безопасности), как к отдельно стоящим ГТС (гидротехнические сооружения - причалы) не имеющим никакой инфраструктуры, так и к морским терминалам.
- 4.6.2. Внести дополнение в Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» в части касающейся сезонной работы морских портов, при требованиях по реализации планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры.
- 4.6.3. Внести изменения в постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта», учитывающие особенности работы морских портов в удалённых регионах страны, и проводить обучение и аттестацию работников морских портов, расположенных в районах Крайнего Севера до или после навигации.
- 4.7. Правительству РФ предлагается внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации № 678 от 16.07.16 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» в части отсрочки введения его в действие до 01.01.2019 года
- 4.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта, Федеральной службе безопасности РФ в целях эффективного реагирования на сигналы о нарушении безопасности представителям Министерства транспорта РФ и ФСБ России в портах предлагается сообщать капитану порта не только о наличии угрозы, но и об ее уровне. Это позволит заранее планировать численность и квалификацию сил безопасности, а также уровень необходимого технического оснащения.
- 4.9. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта рассмотреть возможность внесения изменений и дополнений в Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, утвержденных Постановлением РФ от 16.7.2016 № 678, согласно прилагаемым предложениям:
- 4.9.1. Для исключения вакуума управления, возникающего в случае продолжительного временного отсутствия (болезни, а также при убытии в отпуск, командировку и т.п.) лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры (СТИ) и на объекте транспортной инфраструктуры (ОТИ), предлагается обязать СТИ назначить не менее одного заместителя лица, ответственного за обеспечение



транспортной безопасности в СТИ и лица (лиц), ответственного за обеспечение транспортной безопасности одного или нескольких ОТИ, которым они будут установленным порядком передавать дела в случае своего продолжительного временного отсутствия. Указанные лица в обязательном порядке должны быть аттестованы. При этом внутренними документами СТИ необходимо утвердить обязанности этих лиц. Для этого в пункт 5.1) и 5.2) необходимо внести соответствующие дополнения:

«5. Субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения ТБ ОТИ обязаны:

- 1) назначить лицо, ответственное за обеспечение ТБ в отношении СТИ и его заместителя (заместителей);
- 2) назначить лицо (лиц), ответственное за обеспечение ТБ одного или нескольких ОТИ и его (их) заместителя (заместителей)»;

4.9.2. Предлагается исключить требование об утверждении «Перечня штатных должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на законных основаниях деятельность в перевозочном и технологическом секторах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры, за исключением уполномоченных подразделений федеральных органов исполнительной власти», в качестве приложения к Плану ОТБ, так как, в связи с отсутствием Единого реестра должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, вышеуказанный Перечень, предусмотренный пунктом 5.9) Требований, потребует его ежедневной корректировки, в связи с чем указанный Перечень в предлагаемом статусе будет неактуальным, т.к. невозможно ежедневно вносить изменения в документ, являющийся приложением к Плану обеспечения транспортной безопасности, согласованный с компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности.

Для исключения неоднозначного толкования терминов в Требованиях, и учитывая обязательность исполнения норм, в которых они присутствуют, предлагается дать определение следующим терминам: иные материально-технические объекты; машиносчитываемая часть постоянного пропуска физических лиц; порядок биометрической идентификации постоянного пропуска.

4.9.3. Рекомендуется откорректировать для приведения к правовому виду указанную в Требованиях обязательную разработку СТИ «Порядка передачи уполномоченным представителям подразделений органов ФСБ РФ и органов внутренних дел выявленных лиц, совершивших или подготавливающих совершение актов незаконного вмешательства, за которые установлена административная или уголовная ответственность...». Указанная норма в ее изложенном виде является невыполнимой, т.к. действующим законодательством РФ, устанавливающим административную и уголовную ответственность (КОАП РФ и УК РФ), ответственность за совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства не предусмотрена.

Предлагается исключить подпункт 9 пункта 8 Правил, в котором предусмотрено обязательство СТИ в отношении ОТИ I категории в случае объявления уровня безопасности № 2 обеспечить сопровождение транспортных средств, следующих на ОТИ, работниками сил обеспечения ТБ. Указанная норма является заведомо невыполнимой в связи с невозможностью обеспечения необходимого количества работников сил обеспечения ТБ для сопровождения каждого следующего на ОТИ транспортного средства, а именно: Морской терминал АО «ПП СПб МФ» при 2 уровне безопасности не прекращает пассажирские и транспортные операции. При стоянке в порту 7 судов и



обслуживании до 15 000 пассажиров в период их массового выхода (возвращения на суда) потребуется не менее 800 транспортных средств (автобусы, микроавтобусы, легковые) в течение 2-3 часов, без учета такси, личного транспорта работников порта, государственных контрольных органов, подрядчиков, арендаторов и посетителей.

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

Таким образом, в связи с тем, что положения Правил разработаны без учета указанных законодательных актов, а гармонизации этих норм до настоящего времени не произошло, то исполнение требований указанных Правил возможно только при нарушении норм других законодательных актов, как в отношении требований к пропускам, так и в отношении их согласования. В целях исключения указанных нарушений, предлагается:

- а) инициировать рассмотрение вопроса о гармонизации международных, законодательных и других нормативно-правовых актов Российской Федерации, обязательных к исполнению как хозяйствующими субъектами, так и федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими государственный контроль и надзор на ОТИ и в пункте пропуска (далее – ФОИВ);
- б) обязать ФОИВ до принятия решения, предусмотренного п. а), не привлекать СТИ к ответственности за невыполнение требований Правил, противоречащих другим законодательным и нормативно-правовым актам РФ.

4.9.5. Правила допуска на объект транспортной инфраструктуры, фактически, являются правилами допуска в перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности. При этом никаким нормативно-правовым актом не определено, что зоной транспортной безопасности ОТИ должна являться вся территория ОТИ. Исходя из положений Правил, для доступа на территорию ОТИ, являющуюся территорией свободного доступа необходимо оформление пропусков;

- а) Для приведения Правил к логическому смыслу, учитывая также, что для прохода (проезда) в сектор свободного доступа зоны ТБ ОТИ выявления правовых оснований не требуется, предлагается изменить название Правил: «Правила допуска в перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры»;
- б) По тексту Правил понятие «объект транспортной инфраструктуры», применяемое обособленно, предлагается заменить на понятие «перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры» (п.п. 5, 8, 9...).

4.9.6. В Правилах нарушена хронология изложения требований к пропускам на транспортные средства, которая применяется в отношении пропусков физических лиц (п. 2 Правил), а именно: пропуска выдаются..., пропуска содержат... .

Для построения логичной структуры Правил предлагается рассмотреть возможность изложения требований к пропускам в следующем порядке: пропуска выдаются (кому?), пропуска содержат (что?), пропуска выдаются (на основании чего?) для каждого вида пропуска (пропуск на физическое лицо, пропуск на транспортное средство, материальный пропуск).

4.9.7. В пункте 4 Правил определены требования к информации, содержащейся в постоянном, и разовом пропуске на транспортное средство (транспортном пропуске), в частности: наименование должности лица, под управлением которого будут находиться автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы. При этом, наличие в пропуске фамилии указанного лица Правилами не предусмотрено. Считаем, что в транспортном пропуске должна содержаться информация, необходимая для идентификации транспортного средства, а вся необходимая информация для идентификации лица, управляющего транспортным средством, должна содержаться в пропуске физического лица (личном пропуске). При этом, предусмотренная пунктом 4 Правил информация о должности лица, управляющего ТС, без указания его фамилии, является избыточной, не используемой при идентификации транспортного средства, носящей декларативный характер, не позволяющий установить право лица управлять данным транспортным средством и которую невозможно проверить без представления заверенной кадровым органом справки (копии трудового договора).

Предлагается указанное требование из Правил исключить.

4.9.8. В пункте 8 допущена опечатка, наличие которой делает указанный пункт, противоречащий пункту 26 Правил, касающийся требований к порядку допуска в зону транспортной безопасности лиц, следующих на судно. Указанный пункт не может быть использован для руководства в части оснований для выдачи пропусков.

Для исправления указанных противоречий предлагается:

- а) исключить из п. 8 Правил слова «следующего на транспортное средство»;
- б) исключить из п. 8 Правил слова «с приложением списка физических лиц, следующих на транспортное средство».

4.9.9. Предлагается дать определение понятий перемещаемых в и (или) из зоны транспортной безопасности «материально-технических объектов», применяемом в пункте 10, Отсутствие определения может привести к неоднозначному толкованию пункта (от перемещаемых крупногабаритных строений, самоходных машин, и механизмов (строительная бытовка, дизель-генератор, сварочный аппарат и т.п.) до рабочего инструмента (дрель, лестница, отвертка, и т.п.) или расходных материалов (гвозди, доски, песок, моющее средство, краска и т.п.), используемых при производстве работ).

4.9.10. Предлагается вставить пропущенные слова:

в пункте 11 б) Правил после слов «печатью» пропущено слово «(при ее наличии)», применяемое в пунктах 2 в), 2 г), 5, 11 а, 11 в) Правил в связи с тем, что уполномоченные работники подразделений государственных контрольных органов, осуществляющих деятельность в пункте пропуска (пограничный и таможенный органы), не имеют печатей.

4.9.11. Правилами не предусмотрены требования к форме и виду материального пропуска. Кроме того, некоторые нормы, касающиеся материального пропуска, противоречат друг другу:

а) В пункте 12 Правил, определяющем требования к информации, которая должна содержаться в обращении о выдаче материального пропуска на предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ОТИ или ее часть, включена информация о дате, месте рождения, месте жительства (регистрации), занимаемой должности, серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность. Считаем, что в материальном пропуске должна содержаться информация, необходимая для идентификации предусмотренных пунктом 10 Правил перемещаемых в зону транспортной безопасности или из неё материально-технических объектов, а вся необходимая информация для идентификации лица, перемещающего эти объекты, уже содержится в обращении на выдачу личного пропуска (постоянного или разового) работникам субъекта транспортной инфраструктуры и (или) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, т.к. проход в зону транспортной безопасности.

В связи с изложенным, в целях исключения дублирования информации предлагается указанную норму из пункта 12 исключить как избыточную.

б) требование о предоставлении информации о дате, месте рождения, месте жительства (регистрации), занимаемой должности, серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность, в отношении служащих (работников) федеральных органов исполнительной власти предусмотренной подпунктом б) пункта 11 Правил, противоречит требованиям пункта 13 Правил, предусматривающих, что для обращений указанной категории лиц такая информация не предоставляется.

В целях устранения противоречия предлагается откорректировать нормы Правил, исключая такие требования для указанной категории заявителей.

4.9.12. Пунктом 17 Правил определён порядок выдачи постоянных пропусков после обязательного согласования с уполномоченными подразделениями органов ФСБ Российской Федерации и органов внутренних дел. При этом сроки согласования постоянных пропусков указанными ФОИВ составляют не менее 30 суток и, в некоторых случаях, могут быть превышены. Указанный порядок передачи и сроки согласования негативно сказываются на персонале компаний и контрагентах. До получения пропуска принятый на работу сотрудник не может приступить к исполнению обязанностей по трудовому договору, а подрядчик не сможет приступить к выполнению договорных работ.

В настоящее время ни один из ФОИВ не имеет технических возможностей по электронному согласованию пропусков, что также увеличивает срок подачи обращений (только на бумажных носителях информации) и их рассмотрения.

В связи с изложенным, предлагается рассмотреть вопрос о внесении в регламенты органов ФСБ РФ и органов внутренних дел изменений, позволяющих:

а) уменьшить период согласования заявок на пропуск до 10 суток;

б) использовать применений современных информационных технологий для подачи заявок на пропуск и получения информации о согласовании их выдачи.

4.9.13. Пунктом 19 Правил определено обязательство СТИ регистрировать факты выдачи пропусков любых установленных видов в базах данных на электронном и бумажном носителях. Считаем указанную норму необоснованной, т.к. она предполагает двойной

учет (регистрацию) пропусков.

Для исключения требования двойной регистрации пропусков предлагается изложить пункт 19 Правил в редакции:

«19. Пропуска любых установленных видов выдаются только при личном обращении лиц, допускаемых в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а факты их регистрируются в базах данных на электронном и (или) бумажном носителях».

4.9.14. В пункте 23 Правил установлено требование к изъятию (аннулированию) пропусков, одним из условий которого является прекращение трудовых отношений, изменение штатного расписания (перечня) должностей работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности ОТИ. В связи с отсутствием инструментов контроля за изменением штатного расписания должностей работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также факта прекращения ими трудовых отношений с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, возложение на СТИ обязанности изымать (аннулировать) пропуска по вышеуказанному основанию неправомерно.

Предлагается определить, что указанные требования в отношении работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей являются не обязательством СТИ, а правом.

4.10. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в связи с тем, что по уставу и нормативным документам ФГУП «Росморпорт» не отвечает за обеспечение транспортной безопасности в портах, но принимает участие в этом процессе, рекомендуется более четко определить статус и полномочия ФГУП «Росморпорт» в области обеспечения транспортной безопасности.

4.11. Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях реализации Постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»:

4.11.1. В трактовке Постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 п.5 п/п 26 возникает возможность двоякого толкования сектора свободного доступа, где на границах проводится досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр, а выявление правовых оснований для физических лиц для прохода в данный сектор не требуется. Это два взаимоисключающих положения. В предшествующем приказе № 41 однозначно сказано, что для сектора свободного доступа не требуется ни досмотр, ни проверка правовых оснований, и это логично. Иначе такая зона – не сектор свободного доступа, а зона ТБ со всеми последствиями. Рекомендуется уточнить сектор свободного доступа, так как это важно и по п. 27 приказа Министерства транспорта № 227, где вновь нелогично утверждается, что при доступе в сектор свободного доступа (пусть и в случаях установленных Требованиями) проводится досмотр, дополнительный и повторный досмотр, но не свободный доступ.

4.11.2. По п.6 п/п24 Постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 требуется обеспечить хранение данных с технических средств охраны, но без указания сроков хранения данное положение бессмысленно (для объектов инфраструктуры эти сроки определены). Здесь следует учесть сроки хранения по приказу Минтранса № 227 2015 г. и

состыковать таковые также и с постановлением правительства № 969 2016 г. по срокам хранения.

- 4.12. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях оптимизации нагрузки в области обеспечения безопасности предлагается снизить требования по обеспечению транспортной безопасности применительно к маломерным судам.
- 4.13. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях усиления режима безопасности на водных путях, предлагается установить контроль над маломерными судами в части защиты крупнотоннажных судов от рисков незаконного вмешательства.
- 4.14. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях снижения правовой неопределенности предлагается определить порядок обеспечения безопасности в акватории морского порта с учетом того, что субъекты транспортной инфраструктуры нивелировали свои категории по транспортной безопасности, а капитаны портов еще не получили соответствующие полномочия в области транспортной безопасности.
- 4.15. Федеральному агентству речного и морского транспорта для проведения крупных спортивных соревнований и открытия туристического маршрута Сочи-Новороссийск-Ялта-Севастополь целесообразно создать комиссию по морской безопасности в морском порту Новороссийск.
- 4.16. Министерству транспорта РФ в целях повышения эффективности выполнения требований транспортного законодательства в морском порту и его антитеррористической защищенности целесообразно внести дополнения в «Положение о капитане морского порта», наделяющие капитана морского порта полномочиями касательно:
- a) выполнения им функций по контролю за соблюдением международных договоров РФ МК СОЛАС-74 и МК ОСПС на территории морского порта;
  - b) право требовать от морских терминалов соблюдения законодательства о транспортной безопасности на территории морского порта.
- 4.17. Министерству транспорта РФ в целях повышения достоверности и качества разработанных ОУ и ПОТБ, а также повышения эффективности системы охраны в морском порту и его антитеррористической защищенности рекомендуется:
- 4.17.1. Предоставить полномочия капитану морского порта на рассмотрение и согласование:
- 4.17.1.1. Заявления хозяйствующих субъектов/судовладельцев на присвоение категории транспортной безопасности ОТИ и ТС – для проверки достоверности представленной информации;
- 4.17.1.2. Проектов разработанных аккредитованными организациями документов «Оценка уязвимости морского терминала» и «План обеспечения транспортной безопасности морского терминала» (далее – ОУ и ПОТБ), осуществляющих деятельность в подчиненном морском порту – для выявления недостоверной информации и не полного учета факторов, оказывающих влияние на систему охраны в морском порту и его антитеррористическую защищенность в целом;



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

### ***Технологическая безопасность водного транспорта***

#### **Государственное управление**

- 4.18. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях оперативного реагирования на чрезвычайные происшествия на море рекомендуется:
- 4.18.1. Обеспечить формирование подразделений и оснащение их специальными средствами для обеспечения спасательных операций на море. При этом в акватории морских портов ответственность за безопасность должны нести субъекты портовой инфраструктуры;
- 4.18.2. Выработать единую техническую политику к развитию и функционированию федеральных служб по поиску и спасению на море, в рамках которой будет обеспечена унификация и стандартизация создаваемых спасательных судов и разрабатываемой техники.
- 4.19. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях повышения безопасности мореплавания предлагается:
- 4.19.1. Активизировать работы по созданию перспективных индивидуальных и коллективных спасательных средств для морских судов в Арктической зоне РФ с учётом требований Полярного кодекса;
- 4.19.2. Актуализировать национальные стандарты и нормативные документы по индивидуальным и коллективным средствам спасания морских судов с учётом их использования в Арктической зоне РФ.
- 4.20. Министерству промышленности и торговли РФ в целях повышения безопасности промысловых судов и добычи (вылова) водных биоресурсов рассмотреть возможность включения Федерального агентства по рыболовству в программу по строительству новых спасательных судов (ранее такая программа была реализована в плане строительства новых спасательных судов для нужд Морской спасательной службы Министерства транспорта РФ).
- 4.21. Министерству транспорта РФ предлагается упростить процедуру допуска к эксплуатации причальных стенок (набережных), не входящих в состав комплекса



пассажижских речных (морских) вокзалов к приему пассажирских судов морского и речного транспорта.

4.22. Министерству финансов РФ в целях повышения безопасности промысловых судов и добычи (вылова) водных биоресурсов рассмотреть вопрос выделения дополнительного финансирования на содержание спасательного флота Федерального агентства по рыболовству и строительство новых спасательных судов. Учитывая поставленные задачи перед Федеральным агентством по рыболовству, а это, обеспечение безопасности плавания рыболовных судов в Крыму (Азово - Черноморский бассейн. Одно спасательное судно СМБ Пурга уже перебазировано из Мурманска в Севастополь), создание базы спасательного флота на архипелаге Шпицберген (поручение первого вице - премьера А.В. Дворковича) для развития российского присутствия на Архипелаге Шпицберген.

4.23. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта, Российскому морскому регистру судоходства, ФГУП Государственному научному центру им. академика А.Н. Крылова в целях защиты жизни и здоровья граждан на объектах морского транспорта-морских судах во время их плавания как по морским, так и по внутренним водным путям предлагается:

4.23.1. 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;

4.23.2. 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.

4.24. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству по рыболовству в целях повышения безопасности эксплуатации маломерных судов все рыбопромысловые компании, независимо от формы собственности (юридические лица или индивидуальные предприниматели), предлагается разработать комплект минимальной документации по системе управления безопасностью:

- Об укомплектовании каждого судна экипажем в надлежащем количестве и должной квалификации;
- Медицинские документы, дипломы, сертификаты и квалификационные свидетельства капитанов, командного состава и лиц судовой команды (соответствие требованиям международных конвенций) ;
- Документы технического состояния судов, (соответствие положениям международных и национальных документов)
- Обеспечение необходимыми картами, лотциями и всеми другими навигационными пособиями.

4.25. Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях сохранения жизни членов экипажа судна рекоиендуется на регулярной основе проводить учебные тревоги по отработке навыков по борьбе за живучесть. Основой организации борьбы за живучесть судна является расписание по тревогам, которое устанавливает обязанности для каждого члена экипажа судна.

4.26. Федеральному агентству речного и морского транспорта предлагается создать функциональную подсистему ликвидации пожаров на судах в акватории морского порта, которая будет отвечать за устранение последствий чрезвычайных происшествий.

- 4.27. Федеральному агентству речного и морского транспорта в целях обеспечения безопасного мореплавания предлагается вернуть в кодекс торгового мореплавания понятие группового плавания. По статистике расследований аварийных случаев с судами, на 40% снижается риск гибели людей на попавших в аварию судах при групповом плавании, т.к. другие суда могут их спасти. На 50% возрастает вероятность оказания помощи аварийным судам, если авария на них произошла во время группового плавания. Для маломерных судов необходимо прописать жесткие сроки в осенне-зимне-весенний период, когда выход на промысел возможен только в составе группы.
- 4.28. Федеральному агентству по рыболовству рекомендуется установить штрафные санкции за нарушение промыслового режима маломерными судами в осенне-зимне-весенний период, вплоть до аннулирования разрешения на добычу водных биологических ресурсов.
- 4.29. Федеральному агентству по рыболовству предлагается в порядке законодательной инициативы внести поправки в Постановление Правительства РФ №775 от 22 октября 2008 г. «Об оформлении, выдаче, регистрации, приостановлении действия и аннулировании разрешений на добычу (вылов) водных биологических ресурсов». К заявлению на получение разрешения на добычу (вылов) водных биологических ресурсов с использованием судов необходимо прилагать копии документов по безопасности мореплавания.
- 4.30. Федеральному агентству по рыболовству рекомендуется утвердить приказом роль капитана в обеспечении безопасности судов:
- 4.30.1. Капитан судна ответственен за проведение в жизнь системы управления безопасностью компании и системы управления безопасностью судна. Распоряжения капитана обязательны для всех членов экипажа и лиц, находящихся на борту судна;
- 4.30.2. Компания должна обеспечить, чтобы судовая система управления безопасностью содержала четкое подтверждение полномочий капитана для принятия решений относительно безопасности и предотвращения загрязнения, а также для обращения к компании с просьбой об оказании необходимой помощи;
- 4.30.3. Компания должна обеспечить, чтобы капитан имел надлежащую квалификацию для управления судном, был осведомлен о системе управления безопасностью в компании, а также получал необходимую поддержку для выполнения своих обязанностей, связанных с обеспечением безопасности.
- 4.31. Министерству по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий РФ, Министерству транспорта РФ в целях координации взаимодействия ведомств при организации поисково-спасательных операций предлагается создать единый межведомственный орган. Для обеспечения эффективности операций также требуется интеграция ведомственных информационных баз с целью оперативного обмена информацией.

## 5. Транспортная безопасность автомобильного транспорта и безопасность перевозочной деятельности

### *Обеспечение транспортной безопасности автомобильного транспорта*

#### Законодательное регулирование

5.1. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству в целях исключения избыточных законодательных требований предлагается внести дополнения в ФЗ «О внесении изменений в ФЗ «О транспортной безопасности» (ID проекта 02/04/09-16/00054719), которые позволят исключить категорирование и оценку уязвимости не только для транспортных средств автомобильного транспорта, но и для объектов автомобильного транспорта и объектов дорожного хозяйства.

5.2. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях установления единообразия основ федеральной политики в области транспортной безопасности, снижения степени угроз от актов незаконного вмешательства в сфере транспортного обслуживания населения для всех участников данного рынка и исключения злоупотреблений со стороны перевозчиков, не заключивших в установленном порядке соответствующие договоры с организатором перевозок и самовольно обслуживающих пассажиров на регулярных маршрутах, в частности, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа по регулярным маршрутам под видом заказных, рекомендуется внести следующие изменения в действующее законодательство:

- a) Пункт 24 части 1 статьи 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» изложить в следующей редакции: «24) деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;
- b) Пункт 6 части 2 статьи 8 Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» исключить;
- c) По тексту 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), исключить слова «по заказам либо»;
- d) Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек, дополнить пунктом 6.1 следующего содержания: «6.1. Лицензия на осуществление любого вида деятельности, лицензируемого в соответствии с настоящим Положением, предоставляется на 5 лет. Одновременно с лицензией на каждое автотранспортное средство выдается лицензионная карточка, которая должна находиться на автотранспортном средстве при осуществлении лицензируемого вида деятельности, с отметкой о присвоении категорированию транспортного средства в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности».

- 5.3. Министерству транспорта РФ рекомендуется инициировать внесение изменений в Федеральный закон от 04 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», в части установления обязательного лицензирования всех видов перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек.
- 5.4. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях повышения ответственности субъектов автомобильного транспорта и исполнения требований транспортной безопасности всеми участниками рынка предоставления услуг пассажирского транспорта независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности рассмотреть вопрос о внесении следующих изменений в действующее законодательство:
- а) В Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек, внести следующие изменения и дополнения: в подпунктах а) и б) пункта 3 Положения, исключить слова «регулярные», изложив их в новой редакции: «3. В состав лицензируемой деятельности по перевозке пассажиров включаются следующие работы:
- перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении;
  - перевозки пассажиров в междугородном сообщении».
- б) Пункт 4 Положения, дополнить подпунктом «Л» следующего содержания: «соблюдение лицензиатом требований, предъявляемых к перевозчику в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности»;
- с) Абзац второй пункта 5 Положения изложить в редакции: «При этом под грубым нарушением понимается несоблюдение лицензиатом требований, предусмотренных подпунктами «а», «г» - «л» пункта 4 настоящего Положения, имевшее место повторно в течение года либо повлекшее за собой последствия, предусмотренные частью 11 статьи 19 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности»;
- 5.5. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях повышения безопасности дорожного движения рекомендуется подготовить необходимые изменения в действующее законодательство, закрепляющие права и обязанности по контролю за прохождением транспортными средствами технического осмотра за федеральным органом исполнительной власти, определенным Министерством транспорта РФ;
- 5.6. Министерству транспорта РФ в связи с неоднозначностью федерального законодательства считаем целесообразным рассмотреть возможность внесения изменений в нормативно-правовые акты. Целесообразно определить в пассажирском предприятии нескольких лиц, за которыми закрепить ответственность по транспортной безопасности транспортных средств (списочно). Назначение ответственных необходимо осуществить помимо назначения лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности транспортных средств в субъекте транспортной инфраструктуры. Ответственные лица из числа ИТР будут обучены и аттестованы, будут иметь соответствующее образование для исполнения работы по транспортной безопасности. При этом каждое ответственное лицо выстроит работу с водительским составом (согласно закрепленным транспортным средствам) по исполнению инструктажей и других указаний, направленных на соблюдение законодательства о транспортной безопасности.

## Государственное управление

- 5.7. Правительству РФ в целях повышения безопасности на транспорте предлагается включить субъекты РФ в процесс формирования перечня участков автомобильных дорог, которые относят к объектам транспортной инфраструктуры.
- 5.8. Правительству РФ рекомендовать в целях реализации положений ФЗ от 02.09.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» обязать заводы изготовители транспортных средств пассажирского автомобильного и городского наземного электрического транспорта при продаже транспортных средств обеспечить их обязательное категорирование в Федеральном дорожном агентстве, наличие результатов оценки уязвимости, планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств и 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".
- 5.9. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности автомобильного транспорта рекомендуется:
- 5.9.1. Определить порядок категорирования автобусных парков, троллейбусно-автобусных парков и трамвайных парков (депо) с входящими в их состав зданиями, сооружениями, устройствами и оборудованием (далее – здания и оборудование), предназначенными для использования, в целях обслуживания пассажиров, фрахтователей, перевозчиков, фрахтовщиков, транспортных средств в соответствии с пунктом "е" постановления 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" или здания и оборудование категорируются каждое отдельно;
- 5.9.2. Дать определение автобусных парков, автоколонн, пассажирских автотранспортных предприятий (далее – ПАТП), производственных баз автомобильного транспорта и отдельно стоящих колонн (отрядов) автоколонн и ПАТП.
- 5.10. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях решения ряда проблем в части реализации действующего законодательства в области транспортной безопасности в сфере автомобильного транспорта предлагается:
- 5.10.1. Сократить длительность утверждения оценки уязвимости и планов транспортной безопасности и процедур при исключении транспортных средств из реестра категорированных ввиду их вывода из эксплуатации, что позволит соблюдать субъектам транспортной инфраструктуры сроки, предусмотренные действующим федеральным законодательством;
- 5.10.2. Предлагается дифференцировать пакет документов, необходимый к предоставлению в Федеральное дорожное агентство в области утверждения оценки уязвимости и планов транспортной безопасности и процедур при исключении транспортных средств из реестра



категорированных ввиду их вывода из эксплуатации, в зависимости от величины хозяйствующего субъекта;

5.10.3. В целях снижения стоимости услуг аккредитованных организаций, проводящих оценку уязвимости и с учетом того, что в настоящее время стоимость услуг одинакова как для сгруппированных автотранспортных средств, так и для одиночных предлагается рассмотреть, а также того, что хозяйствующие субъекты вынуждены нести большие затраты ввиду невозможности группирования автобусов из-за отличия в модели транспортных средств на одну цифру, обозначающую различия по типу двигателя (а не конструктивные особенности салона автобуса) предлагается рассмотреть вопрос о возможности объединения в группы однотипных видов транспортных средств;

5.10.4. В целях объективного определения и недопущения завышения категорий опасности транспортных средств, которые работают на маршрутах с небольшим пассажиропотоком и низкой интенсивностью движения предлагается определять категории опасности с учетом величины пассажиропотока на маршрутах обслуживания;

5.11. Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть вопрос о категорировании пассажирских перевозок автомобильным транспортом организованных групп детей в зависимости от удаленности начального и конечного остановочного пунктов (внутри муниципальные, межмуниципальные, пригородные, внутри субъекта, межсубъектные и т.д.). Предъявление равнозначных требований по обеспечению транспортной безопасности к перевозкам организованных групп детей без учета вышеуказанного критерия затрудняет и/или делает фактически невозможным транспортное обслуживание данной категории пассажиров в пределах муниципального образования и границах одного субъекта российской Федерации.

5.12. Министерству транспорта РФ рекомендуется ввести норму, согласно которой при проведении конкурсных отборов на осуществление перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом надо будет принимать во внимание наличие аттестации руководителей предприятий, осуществляющих перевозки, по вопросам транспортной безопасности.

5.13. Федеральному дорожному агентству в целях дальнейшего совершенствования системы транспортной безопасности и антитеррористической защищенности предлагается:

5.13.1. Ликвидировать незаконные пункты прибытия и отправления пассажирских автобусов городского, пригородного и междугороднего сообщения;

5.13.2. Осуществлять контроль выполнения требований по обеспечению транспортной безопасности и антитеррористической защищенности всеми перевозчиками;

5.13.3. Разработать систему инженерной защиты, исключаящую несанкционированную парковку транспортных средств вблизи объектов транспортной инфраструктуры.

### ***Безопасность автотранспортных перевозок и снижение аварийности***

#### **Законодательное регулирование**

5.14. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству предлагается принять меры, направленные на повышение безопасности на дороге пассажирского автотранспорта, перевозящего группы детей, путем специального обозначения таких транспортных средств для предупреждения других водителей воздерживаться от поведения на дороге, которое может нести угрозу юным пассажирам. Для чего



инициировать изменения в действующие нормативные правовые акты РФ, которые регулируют перевозку детей, предусматривающих оборудование автобусов, используемых для перевозки групп детей, проблесковыми маячками желтого или оранжевого цветов для предупреждения других участников дорожного движения о необходимости проявления повышенных осторожности и внимания:

- 5.14.1. Пункт 3.4 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090, после абзаца пятого абзацем следующего содержания: «организованная перевозка группы детей автобусами»;
- 5.14.2. Пункт 16 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» после абзаца пятого абзацем следующего содержания: «осуществляющих организованную перевозку группы детей.»;
- 5.14.3. Пункт 3 Правил организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.12.2013 № 1177. нормой об оснащении автобуса, перевозящего детей, проблесковым маячком, изложив его в следующей редакции: «3. Для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении, оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и проблесковым маячком оранжевого или желтого цвета.».
- 5.15. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству в целях обновления автобусного парка современным транспортом, повышения технической надежности, а также повышения ответственности за организованную перевозку группы детей и пассажиров, рекомендуется внести в Постановление Правительства РФ от 17 декабря 2013 г. № 1177 "Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» следующие изменения:
- а) Пункт 3. «Для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 5-6 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении и оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и проблесковым маячком оранжевого или желтого цвета.»;
- б) Пункт 8. «К управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории "D" не менее 3 лет и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения.
- 5.16. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству, ФБУ «Агентство автомобильного транспорта «Росавтотранс», Федеральному агентству по техническому регулированию и метрологии в целях повышения безопасности дорожного движения и развития системы контроля режима труда и отдыха водителя в виду недостаточности разработки законодательства в

данной области предлагается сформировать нормативно-правовую базу осуществлению контроля за режимами труда и отдыха водителей, в том числе разработать регламент по осуществлению контроля функционирования тахографа и обработки данных, которые собирает тахограф.

- 5.17. Министерству транспорта РФ в целях развития режима труда и отдыха водителей и формирования нормативно-правовой базы рекомендуется инициировать внесение следующих пунктов в Федеральный закон о тахографии:
- 5.17.1. Законодательно предусмотреть ответственность мастерских по установке и обслуживанию тахографов за качество выполняемых услуг;
- 5.17.2. Разработать стандарты регламентов и требований в рамках которых будет вестись деятельность мастерских по установке и обслуживанию тахографов.
- 5.18. Федеральному дорожному агентству, ФБУ Агентству автомобильного транспорта «Росавтотранс» в целях повышения безопасности дорожного движения и развития системы контроля режима труда и отдыха водителя рассмотреть возможность выведения на рынок новых производителей блоков СКЗИ для стабилизации рынка и создания здоровой конкурентной среды.
- 5.19. Федеральному агентству по техническому регулированию и метрологии предлагается в целях окончания формирования системы метрологической поверки тахографов завершить работу по утверждению измерений в области тахографии.
- 5.20. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях развития системы контроля режима труда и отдыха водителя рассмотреть возможность внесения изменений в законодательство РФ для урегулирования вопросов, связанных с эксплуатацией транспорта со сломанным тахографом на внутренних российских перевозках
- 5.21. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Федеральному дорожному агентству в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области грузовых автомобильных перевозок предлагается внести изменения в Кодекс об административных правонарушениях РФ, предусматривающие распределение ответственности за превышение предельно допустимой общей массы транспортного средства либо предельно допустимой нагрузки на ось транспортного средства между перевозчиком и грузоотправителем.
- 5.22. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях совершенствования организации контроля в сфере пассажирских перевозок и повышения уровня безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом предлагается внести изменения в Кодекс РФ об административных правонарушениях:
- а) в статью 14 пункт 1 внести изменения в части:
- увеличения административного штрафа на граждан до десяти тысяч рублей;
  - установления административной ответственности на граждан за однократное оказание услуг на автомобильном транспорте, связанных с перевозкой пассажиров и грузов.
- б) часть 1 статьи 23 пункт 3 дополнить статьями 11 пункт 14.1 и 12 пункт 31.1 (в части легкового такси);
- в) пункт 1 части 2 статьи 28 дополнить статьей 14 пункт 1.2.

## Государственное управление

- 5.23. Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ в целях повышения безопасности дорожного движения и снижения дорожно-транспортных происшествий с участием водителей в состоянии алкогольного или наркотического опьянения предлагается напрямую отправлять запросы в наркологические диспансеры перед выдачей водительских прав.
- 5.24. Федеральному дорожному агентству в целях повышения безопасности дорожного движения рекомендуется:
- 5.24.1. Разработать и ввести профессиональный критерий отбора водителей для грузового автомобильного транспорта;
- 5.24.2. Внедрить систему регулярного подтверждения квалификации водителей.
- 5.25. Министерству образования и науки РФ рекомендуется разработать и утвердить квалификационные требования к сотрудникам мастерских по установке и обслуживанию тахографов.
- 5.26. Министерству транспорта РФ в целях развития системы контроля режима труда и отдыха водителя предлагается:
- 5.26.1. Инициировать процедуру внесения изменений в нормативно-правовые акты, регулирующие режимы труда и отдыха водителей, с целью их гармонизации с международными нормами, изменением формулировок требований для обеспечения их однозначного понимания и возможности алгоритмизации технических средств контроля для выполнения анализа нарушений в системе автоматизированного контроля;
- 5.26.2. Инициировать внедрение законодательных требований в части формирования, создания и ведения реестра моделей тахографов по результатам выполнения процедур подтверждения соответствия и испытаний на функциональное соответствие требованиям;
- 5.26.3. Инициировать утверждение требований к стояночным комплексам и их созданию в необходимом количестве, определяемом загруженностью трасс, в том числе и для возможности расположения на них транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, негабаритных и тяжеловесных грузов.
- 5.27. Министерству иностранных дел РФ, Министерству юстиции РФ в целях развития системы контроля режима труда и отдыха водителя предлагается во исполнение требований 15 статьи Конституции РФ опубликовать в официальном источнике публикаций международных договоров РФ полный и актуальный текст Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 01 июля 1970 г.), официальный перевод всех оригинальных текстов Соглашения, включая Поправки, Приложения и Дополнения к Приложению, а также тексты документов, вносящих изменения и/или дополнения к Соглашению.
- 5.28. ФБУ «Агентство автомобильного транспорта «Росавтотранс» предлагается исключить из «Перечня сведений о мастерских, осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов» сервисные мастерские по установке, ремонту и обслуживанию тахографов, не имеющие лицензию ФСБ России, которые требуются в рамках получения допуска Министерства транспорта РФ и дальнейшего осуществления деятельности и привести данный перечень в соответствие с требованиями Законодательства РФ.

## **6. Совершенствование ИТСО транспортной безопасности и обеспечение информационной защищенности транспортной инфраструктуры**

### **Законодательное регулирование**

6.1. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность закрепления на законодательном уровне осуществления софинансирования мероприятий в области обеспечения транспортной безопасности в части оснащения объектов и транспортных средств техническими средствами из бюджетов различных уровней, а также при разработке различных программ обеспечения безопасности на транспорте необходимо прописывать источник денежных средств на данные цели, так как экономические возможности муниципальных образований ограничены.

### **Государственное управление**

6.2. Правительству РФ рекомендуется внести изменения в требования постановления Правительства Российской Федерации № 969 от 26.09.16 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» в части отсрочки введения их в действие до создания условий их исполнения.

6.3. Правительству РФ, Министерству транспорт РФ в целях успешного выполнения Постановления Правительства РФ от 26.09.2016г. № 969 предлагается:

6.3.1. Рассмотреть вопрос о выделении финансовых средств на закупку оборудования, обеспечивающего безопасность на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, соответствующего требованиям вступающего в силу 31.03.2017 года Постановление Правительства РФ от 26.09.2016г. № 969;

6.3.2. Решить вопрос о финансировании проведения процедуры сертифицирования имеющихся технических средств обеспечения транспортной безопасности и замены их на соответствующие требованиям Постановления Правительства РФ от 26.09.2016г. № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности».

6.4. Правительству РФ привести в целях обеспечения режима конфиденциальности при обработке, использовании и хранении сведений, содержащихся в оценках уязвимости и планах обеспечения транспортной безопасности рекомендуется привести в соответствие требования пункта 10 постановления Правительства №1257 от 24.11.2015 г. со специальными требованиями и рекомендациями по технической защите конфиденциальной информации (СТР-К) и другими НПА в области защиты информации в том числе требования к автоматизированным рабочим местам (АРМ), обрабатывающих информацию ограниченного доступа. В соответствии со статьей 16 Федерального закона от 27 июля 2006 г. №149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» - информация ограниченного доступа должна быть защищена в соответствии с требованиями защиты информации. Учитывая то, что объём необходимых для этого мероприятий выходит далеко за рамки пункта 10 постановления Правительства №1257 от 24.11.2015 г., предлагаем сделать обязательной процедуру аттестации АРМ по требованиям безопасности информации по аналогии с требованиями предъявляемых к АРМ обрабатывающих персональные данные. Дополнительно необходимо указать, об обязательности аттестации рабочих мест лицензиатами ФСБ России и ФСТЭК России в

случае обработки информации, содержащую сведения составляющие государственную тайну.

- 6.5. Правительству РФ и федеральным органам по сертификации технических средств: Министерству транспорта РФ, Министерству внутренних дел РФ, Федеральной службе безопасности РФ, Министерству по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий РФ связи в целях повышения уровня транспортной безопасности и снижению административных барьеров в части реализации постановления Правительства РФ N 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности», учитывая, что Федеральное агентство связи имеет более чем 20-летний опыт по организации системы подтверждения соответствия в области связи, в том числе сертификации телекоммуникационного оборудования различного предназначения и сложности, предлагается на базе наделённого полномочиями органа по сертификации подведомственного Росвязи ФГБУ Центр МИР ИТ реализовать приём и организацию дальнейшего рассмотрения заявлений субъектов транспортной инфраструктуры и производителей ТСОТБ в части сертификации ТСТОБ различного назначения по принципу «Одного окна».
- 6.6. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ, Министерству внутренних дел РФ, Федеральной службе безопасности РФ, Министерству РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральному агентству связи предлагается законодательно закрепить:
- 6.6.1. Сертификации подлежит не один элемент технической системы обеспечения транспортной безопасности (например, камера видеонаблюдения), а вся установленная на ОТИ конкретная система в целом;
- 6.6.2. Совместно с ФСБ России, МВД России, МЧС России сформировать и утвердить перечень рекомендуемых (прошедших государственную сертификацию) инженерно-технических средств по обеспечению транспортной безопасности для применения их на объектах транспортной инфраструктуры;
- 6.6.3. Закрепить отмену сертификации установленных ранее на ОТИ технических средств обеспечения транспортной безопасности до полной выработки ими ресурса использования;
- 6.6.4. Отсрочить проведение сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности до 01 января 2020 г. с тем, чтобы производители и поставщики указанного оборудования могли его сертифицировать на стадии производства;
- 6.6.5. Сформировать принцип «одного окна» при подаче заявления на проведение сертификации.
- 6.7. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается разработать нормативно-правовой акт, который позволит:
- 6.7.1. До аккредитации в соответствии с постановлением Правительства РФ № 969 от 26.09.2016г. лабораторий по проведению сертификационных испытаний конкретных типов технических средств обеспечения транспортной безопасности не включать обязательное требование о наличии сертификата обязательной системы сертификации:



- в конкурсную документацию на приобретение (изготовление, поставку) технических средств обеспечения транспортной безопасности;
- в проектную документацию на проектирование объектов транспортной инфраструктуры с размещением ТС ОТБ для предоставления в Госглавэкспертизу.

Вместо сертификата возможно включение в конкурсную документацию и/или в проектные решения требования о предоставлении заключения Центра специальной техники ФСБ России (далее Центра) о соответствии технических характеристик ТС ОТБ требованиям Центра.

6.7.2. В случае, если ТС ОТБ представляет собой оборудование, требующее для ввода в эксплуатацию проведения капитального строительства и/или производимое исключительно под заказ (например, автомобильные и железнодорожные стационарные инспекционно-досмотровые комплексы), не включать обязательное требование о наличии сертификата обязательной системы сертификации:

- в конкурсную документацию на приобретение (изготовление, поставку) ТС ОТБ.
- в проектную документацию на проектирование ОТИ с размещением ТС ОТБ для предоставления в Госглавэкспертизу.

Вместо сертификата возможно включение в конкурсную документацию и/или в проектные решения требования о предоставлении заключения Центра о возможности применения данных технических средств для обеспечения транспортной безопасности на объекте размещения. Сертификат предоставлять после ввода ТС ОТБ в эксплуатацию.

6.7.3. При обязательной сертификации ТС ОТБ, представляющих собой сложный программно-аппаратный комплекс, включающий несколько ТС ОТБ, также подлежащих сертификации, необходимо наличие возможности использования схемы «Одного окна» для комплексной сертификации всех функциональных систем из состава ТС ОТБ, проведение сертификации которых постановлением Правительства РФ № 969 от 26.09.2016г. закреплено за различными федеральными органами по сертификации в пределах установленной сферы деятельности.

6.7.4. Внести изменения в методику сертификационных испытаний, обеспечивающие:

- Проведение сертификационных испытаний досмотровых ТС ОТБ с учетом модели угроз объекта размещения ТС ОТБ;
- В случае, если ТС ОТБ представляет собой оборудование, моделирование работы которого сертификационной лабораторией в процессе проведения сертификационных испытаний в соответствии с методикой невозможно (например, моделирование движущихся железнодорожных вагонов), в качестве сертификационных испытаний принимать:
- Тестовую эксплуатацию ТС ОТБ в течение определенного срока после ввода ТС ОТБ в эксплуатацию на ОТИ;
- Комиссионные с участием специалистов Центра проверки ТС ОТБ в ходе проведения их тестовой эксплуатации на ОТИ.

Сертификат выдавать по результатам тестовой эксплуатации ТС ОТБ на объекте размещения при наличии комиссионного заключения о возможности применения данных ТС ОТБ для обеспечения транспортной безопасности на объекте размещения (с учетом модели угроз).



- 6.7.5. Проводить периодические проверки субъектов транспортной инфраструктуры с целью определения эффективности практического применения (а также проведения технического обслуживания) приобретенных ТС ОТБ за бюджетное финансирование для обеспечения целей и задач транспортной безопасности. Повысить персональную ответственность руководителей ОТИ в случае, когда ТС ОТБ не используются по различным причинам.
- 6.8. Министерству транспорта РФ в целях совершенствований нормативно-правовой базы при реализации постановления Правительства РФ N 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» рекомендуется предусмотреть снижение финансовых нагрузок на субъекты инфраструктуры.
- 6.9. Министерству транспорта РФ предлагается внести уточнения в части схемы 4 по сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности. С позиций традиционной сертификации и прежде всего применительно к водному транспорту требуется одобрение типа от Российского морского или речного регистров, о чем в постановлении не сказано ничего. Сертификация предусматривает проведение механических (удары, вибрация, наклоны и т.д.), климатических (теплоустойчивость, холодоустойчивость, влагоустойчивость) испытаний, проверку на устойчивость при изменении напряжения и частоты питающей сети, оценку прочности электрической изоляции и степени защиты оболочки, электромагнитные испытания (кондуктивные помехи низкой частоты и радиочастотного диапазона, импульсные помехи от кратковременных и медленных переходных процессов и т.д. - всего около 10 видов испытаний). Отсюда для уже установленного оборудования на объектах можно говорить лишь о некоторых видах функциональных испытаний, а о не сертификации.
- 6.10. Министерству транспорта РФ предлагается создать систему информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области обеспечения транспортной безопасности в единое защищенное закрытое информационное пространство.
- 6.11. Министерству транспорта РФ, Министерству связи и массовых коммуникаций РФ в целях улучшения киберзащищенности государственного управления и повышения уровня транспортной безопасности рекомендуется:
- 6.11.1. Уточнить понятийный аппарат в данной области;
- 6.11.2. Выполнить комплекс работ по паспортизации всех инфотелекоммуникационных ресурсов развернутых на территории РФ которые используются или могут использоваться в различных условиях военно-политической обстановки;
- 6.11.3. Разработать особый порядок резервирования, получения, обеспечения и контроля качества ресурсов ЕСЭ РФ применительно к потребностям систем управления;
- 6.11.4. Запретить разработку средств криптографической защиты, работа которых обеспечивается путём использования идентификаторов в служебной части трафика;
- 6.11.5. Предусмотреть возможность функционирования средств защиты (межсетевые экраны), корректная работа которых основана на использовании адресной информации после неконтролируемого и массового изменения адресного пространства;

- 6.11.6. Учитывать, что эффективность систем информационной безопасности в значительной степени предопределяется уровнем обученности и психофизиологического состояния должностных лиц.
- 6.12. Министерству транспорта РФ в целях взаимодействия существующих информационных систем на транспорте с создаваемыми ситуационными центрами и центрами компетенций и минимизации потенциальных рисков рекомендуется предусмотреть взаимодействие существующих на транспорте информационных систем с формируемой в настоящее время системой распределенных ситуационных центров (СРЦП), работающих по единому регламенту взаимодействия и которая руководством страны рассматривается в качестве устойчивого фундамента долгосрочного совершенствования системы государственного, отраслевого, муниципального управления и корпоративного управления. Процессы разработки, совершенствования и дальнейшего развития СРЦП требуют реализации комплексных междисциплинарных интеграционных подходов, базирующихся на соответствующей регламентированной проектной деятельности, которую следует осуществлять согласно отечественному законодательству в Центрах компетенций федерального, регионального и муниципального уровней государственного управления. (Распоряжение Правительства РФ от 15.10.2016 №2165-р Об утверждении плана первоочередных мероприятий по организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации на 2016 и 2017 годы)

## 7. Обеспечение безопасности транспортной системы в ходе подготовки транспортной инфраструктуры к Чемпионату мира 2018 года

### Государственное управление

- 7.1. Министерству транспорта РФ в целях обеспечения транспортной безопасности в период проведения Кубка конфедераций FIFA 2017 и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 рекомендовать субъектам транспортной инфраструктуры, задействованным в подготовке и проведении Кубка Конфедераций FIFA 2017 и чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в Российской Федерации рекомендуется подготовить и представить в органы исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации календарные планы-графики по соблюдению требований транспортной безопасности и устранению недостатков, выявленных в ходе проведения проверок контрольно-надзорными органами.
- 7.2. Министерству транспорта РФ в целях улучшения контроля за состоянием транспортной безопасности на локальных объектах транспортной инфраструктуры, региональным штабам по подготовке к проведению спортивных соревнований в регионах-участниках предлагается изучить ситуацию с обеспечением транспортной безопасности «на местах». Информация будет агрегироваться Министерством транспорта РФ в специально создаваемой для этого информационной базе.
- 7.3. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» рекомендуется проработать вопрос организации дежурства аварийно-спасательных служб для обеспечения оперативного устранения последствий ДТП на маршрутах следования клиентских групп FIFA и зрителей в период проведения мероприятий Кубка Конфедераций FIFA 2017 и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018.
- 7.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в соответствии с ФЗ-188 от 29.06.2015 года рекомендуется запретить использование иностранного программного обеспечения на критически важных объектах транспортной инфраструктуры. Тем не менее, в железнодорожной отрасли практически вся компьютерная система опирается на программы Windows, что нарушает требования безопасности. Необходимо потребовать от субъектов транспортной инфраструктуры неукоснительного соблюдения федерального законодательства.
- 7.5. Министерству транспорта РФ, Федеральной службе безопасности РФ с учетом огромного числа зрителей спортивных мероприятий использование операторов для входного контроля представляется затратным. В связи с этим предлагается оборудовать рамки для пропуска болельщиков на стадион приборами видеофиксации и сверки.
- 7.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях встречи и отправления организованных групп болельщиков на вокзальных комплексах предлагается проведение следующих мероприятий:
- 7.6.1. Организация доступа автотранспортных средств доставляющих организованные группы на вокзал и с вокзала, выделение на парковочном пространстве вокзалов специальных мест парковки, максимально близко к входным группам или досмотровым павильонам;
- 7.6.2. Организация посадочных бригад из сотрудников полиции с привлечением работника железнодорожного транспорта и охранников частных охранных организаций;

- 7.6.3. Организация прохождения процедуры входного контроля через отдельную досмотровую линейку (при наличии);
- 7.6.4. Выделение в залах ожидания или на прилегающей территории специальных мест для размещения организованных групп (предоставление отдельных залов), куда исключен проход посторонних лиц (при наличии возможности и необходимости);
- 7.6.5. Организация, по возможности, подачи составов на путь, с которого обеспечивается наиболее удобная посадка/высадка и кратчайший маршрут прохода болельщиков в город.
- 7.7. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» в целях исключения возникновения столкновений не организованных групп болельщиков на вокзальных комплексах и прилегающих к ним городских территориях целесообразно проведение следующих мероприятий:
- 7.7.1. Организация буферных зон, зон накопления на подходах к транспортным объектам, разделение болельщиков в этих зонах;
- 7.7.2. Поочередный подвоз автобусами-шаттлами болельщиков соперничающих команд, по возможности с интервалами;
- 7.7.3. Усиленный режим работы правоохранительных служб на всех этапах транспортного процесса;
- 7.7.4. Привлечение достаточного количества волонтерских групп;
- 7.7.5. Организация максимального информирования о маршрутах, расположении объектов, гостиниц и правилах поведения.

### **Региональное регулирование**

- 7.8. АНО «Оргкомитету «Россия-2018» предлагается разработать регламенты взаимодействия в звене «федеральный центр управления пассажирскими перевозками – региональный центр управления пассажирскими перевозками – диспетчерские центры аэропортов Московского авиационного узла».
- 7.9. Федеральному агентству воздушного транспорта, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» рекомендуется представить в аэропорты Московского авиационного узла предложения по необходимому количеству сотрудников служб безопасности аэропортов и полиции для сопровождения клиентских групп FIFA и команд на территории аэропортов Московского авиационного узла.
- 7.10. АНО «Оргкомитету «Россия-2018», Министерству внутренних дел РФ предлагается проработать правовые основания в целях привлечения сотрудников полиции для сопровождения клиентских групп FIFA и команд.
- 7.11. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» в целях обеспечения безопасности при приеме болельщиков в аэропорту Шереметьево рекомендуется:
- 7.11.1. Уточнить основные и запасные маршруты движения команд в терминалах аэропорта Шереметьево;
- 7.11.2. Определить место размещения представителей СМИ при встрече делегаций команд на перроне (с учетом типа воздушного средства и № стоянки).

- 7.12. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» в целях обеспечения безопасности при приеме болельщиков в аэропорту Внуково предлагается уточнить схему организации движения автобусов клиентских групп FIFA и шаттлов по полосам первой линии привокзальной площади аэропорта Внуково, а также фоновое потока автотранспортных средств на эстакаде («на вылет»).
- 7.13. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» в целях обеспечения безопасности при приеме болельщиков в аэропорту Домодедово рекомендуется исключить пересечение пешеходных и автотранспортных потоков на маршруте движения пассажиров из терминала «Аэроэкспресс» в аэропорт Домодедово.
- 7.14. АНО «Оргкомитету «Россия-2018» рекомендуется представить в аэропорты Московского авиационного узла шаблоны навигационных указателей и рекомендации по их размещению для обеспечения навигации на привокзальных площадях аэропортов в период Кубка Конфедераций FIFA 2017.
- 7.15. Федеральному агентству воздушного транспорта, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» предлагается проработать вопрос привлечения дежурного тягача в аэропорты Московского авиационного узла на период проведения Кубка Конфедераций FIFA 2017 и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018.

## **8. Безопасная интеграция беспилотных технологий в транспортную систему России**

### **Законодательное регулирование**

- 8.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях развития нормативной базы беспилотных систем рекомендуется утвердить федеральные авиационные правила, устанавливающие порядок проведения обязательной сертификации беспилотных авиационных систем, требования к летной годности беспилотного воздушного судна, а также процедуру подтверждения соответствия разработчиков, изготовителей авиационной техники и устанавливающий требования к ним.
- 8.2. Комитету ГД по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях скорейшего и безопасного внедрения беспилотных транспортных средств в России рекомендуется разработать специальное законодательство о применении беспилотных транспортных средств на дорогах России

### **Государственное управление**

- 8.3. Министерству транспорта РФ в целях повышения уровня ответственности за использование малых беспилотных транспортных средств и контроля за их движением предлагается разработать систему их учета (по типу государственного регистрационного знака). Система учета подразумевает внедрение современных технических решений, в том числе наделение транспортных средств механизмами идентификации с привязкой к владельцу.



## СПИСОК ИНИЦИАТОРОВ

### **Федеральные органы исполнительной власти и подведомственные организации**

1. Министерство транспорта РФ
2. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
3. Федеральное агентство железнодорожного транспорта
4. Федеральное агентство связи
5. ФГУП «УВО Минтранса России» Краснодарский филиал
6. ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации»
7. ФГП Ведомственная охрана железнодорожного транспорта
8. ФГБУ «Северный экспедиционный отряд аварийно-спасательных работ» Федерального агентства по рыболовству
9. Северо-западное территориальное управления Федерального агентства по рыболовству
10. Дирекция Московского транспортного узла
11. ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря»
12. ФГБУ «АМП Балтийского моря»
13. СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства»
14. Межгосударственный авиационный комитет

### **Региональные органы исполнительной и законодательной власти**

15. Правительство Республики Ингушетия
16. Правительство Алтайского края
17. Костромская областная Дума
18. Тюменская областная Дума
19. Администрация Тамбовской области
20. Администрация Костромской области
21. Администрация Липецкой области
22. Правительство Калининградской области
23. Правительство Ханты-Мансийского автономного округа – Югры
24. Правительство Чукотского автономного округа
25. Правительство Забайкальского края
26. Правительство Мурманской области
27. Правительство Иркутской области
28. Правительство Московской области

29. Совет народных депутатов Кемеровской области
30. Законодательное собрание Ростовской области
31. Правительство Краснодарского края
32. Правительство Новосибирской области
33. Правительство Саратовской области
34. Правительство Рязанской области
35. Правительство Республики Крым
36. Правительство Республики Башкортостан
37. Правительство Республики Алтай
38. Администрация Псковской области
39. Правительство Пензенской области
40. Правительство Оренбургской области
41. Правительство Приморского края
42. Правительство Ивановской области
43. Правительство Белгородской области
44. Администрация Кемеровской области
45. Правительство Республики Марий Эл
46. Правительство Республики Тыва
47. Правительство Москвы
48. Правительство Тульской области
49. Правительство Удмуртской Республики

**Коммерческие и некоммерческие организации**

50. ОАО «РЖД»
51. ООО «Скантроник Системс»
52. ООО «Кронштадт Беспилотные Системы»
53. ЗАО «ВОКОРД ТЕЛЕКОМ»
54. Консорциум «Интегра-С»
55. Охранная фирма ТИТАН
56. Внуково - Управление активами
57. ЗАО «Содружество-Соя»
58. АО «Ижавиа»
59. АО «Нижевартовскавиа»
60. Федеральная пассажирская компания – филиал ОАО «РЖД»

61. Дирекция железнодорожных вокзалов - филиал ОАО «РЖД»
62. АО «Московская кольцевая железная дорога»
63. ЗАО «НПП «ИСТА-Системс»
64. ООО «Инфосистемы»
65. ГУП «Мосгортранс»
66. АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад»
67. Центр инновационного развития – филиал ОАО «РЖД»
68. НП «Объединение вагоностроителей»
69. Торгово-промышленная палата РФ
70. Фонд «Транспортная безопасность»
71. Ассоциация «Транспортная безопасность»
72. «Ассоциация владельцев маломерных судов Санкт-Петербурга»
73. Профсоюз летного состава России
74. «Ассоциация развития поисково-спасательной техники и технологий»
75. Ассоциация «Центр объединения грузоперевозчиков «Грузавтотранс»
76. НП «Содействие развитию тахографических систем»
77. «Единый союз тахографистов»
78. Ассоциация «Профессиональных водителей такси»
79. Ассоциация «Организаций в сфере развития системы тахографического контроля»
80. Государственный университет морского и речного флота им. адм.С.О. Макарова
81. Санкт-Петербургский институт информатики и автоматизации

Российской академии наук

82. Военная академия связи им. Маршала Советского Союза С.М. Буденного
83. ВНИИМ им. Д.И. Менделеева
84. Самарский государственный университет путей сообщения