



**IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
БЕЗОПАСНОСТЬ
НА ТРАНСПОРТЕ**

**ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ
РЕЗОЛЮЦИЯ**

2019 г.

РЕЗОЛЮЦИЯ IX МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

30–31 мая 2019 года в Санкт-Петербурге состоялся IX Международный форум «Безопасность на транспорте».

Мероприятие прошло при поддержке и участии Государственной Думы ФС РФ, Министерства транспорта РФ, МВД России, МЧС России, ФСБ России, Ространснадзора, Росморречфлота, Росжелдора, Росавтодора, ОАО «РЖД», других профильных ведомств и региональных органов власти, а также коммерческих и общественных организаций, СМИ. В мероприятии приняли участие более 700 делегатов из 52 регионов России и 6 иностранных государств.

Целью форума стала выработка решений, направленных на обеспечение комплексной безопасности транспортной системы Российской Федерации.

Двухдневная деловая программа форума охватила наиболее актуальные вопросы отрасли и прошла по двум основным направлениям: обеспечение транспортной безопасности и борьба с терроризмом; обеспечение безопасности дорожного движения, безаварийности и безопасной эксплуатации транспортных средств.

Основными дискуссионными направлениями форума в 2019 году стали вопросы оптимизации нормативно-правового регулирования, внедрения цифровых технологий и формирования культуры безопасности на транспорте.

Пленарное заседание форума открыл председатель Общественного совета АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте», член Комитета по безопасности и противодействию коррупции Государственной Думы ФС РФ А.Б. Выборный, который отметил важность совместной работы представителей органов федеральной и региональной власти и отраслевого сообщества по выработке совместных мер, направленных на поддержание и повышение уровня обеспечения комплексной безопасности на транспорте, а также подчеркнул важность формирования экспертной итоговой Резолюции.

В дискуссиях форума с докладами выступили представители органов власти, формирующие политику в области комплексной безопасности на транспорте: А.Г. Шнырев, заместитель руководителя Ространснадзора, С.Н. Саричкий, заместитель руководителя Ространснадзора, Ш.Н. Шайдуллин, заместитель генерального директора – начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД», М.В. Рябов, заместитель директора Департамента транспортной безопасности и специальных программ, В.Б. Черток, советник руководителя Ространснадзора, П.Е. Горячев, заместитель начальника Главного управления на транспорте МВД России, И.В. Лазутов, заместитель председателя СК РФ и другие представители профильных ведомств.

В рамках форума прошло четвертое заседание Общественного совета АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте» под председательством А.Б. Выборного. Был представлен отчет за 2018 год. Так, итоговая резолюция за отчетный период собрала 259 предложений. Резолюцию поддержали 85 субъектов РФ, а 24 региона направили свои предложения в итоговый документ. 82 инициативы, поданные в Резолюцию, были поддержаны или реализуются в настоящий момент, часть предложений согласно ответам федеральных органов власти требуют дополнительной проработки.

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ




Резолюция состоит из 9 структурно-тематических разделов, охватывающих основные направления в области обеспечения комплексной безопасности на транспорте.

В Резолюцию вошло 361 предложение от участников форума: органов власти, бизнеса, науки, образования и некоммерческих организаций. Проект Резолюции направлялся в субъекты Российской Федерации.

Итоговый документ поддержали 85 регионов Российской Федерации.

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

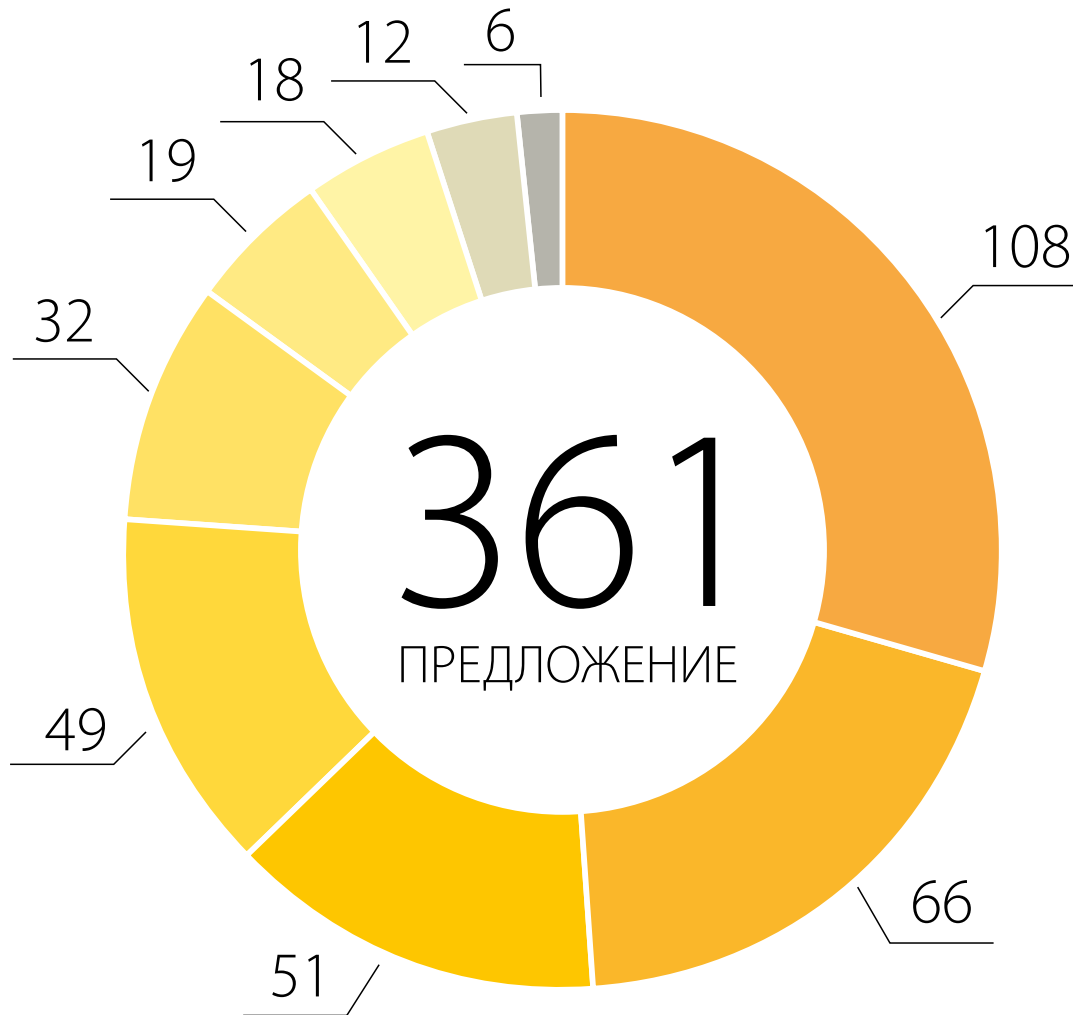
Предложения, поступившие в Резолюцию, классифицированы по следующим уровням:

-  Новое законодательство
-  Изменения текущего законодательства
-  Государственное управление и администрирование

ОГЛАВЛЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ

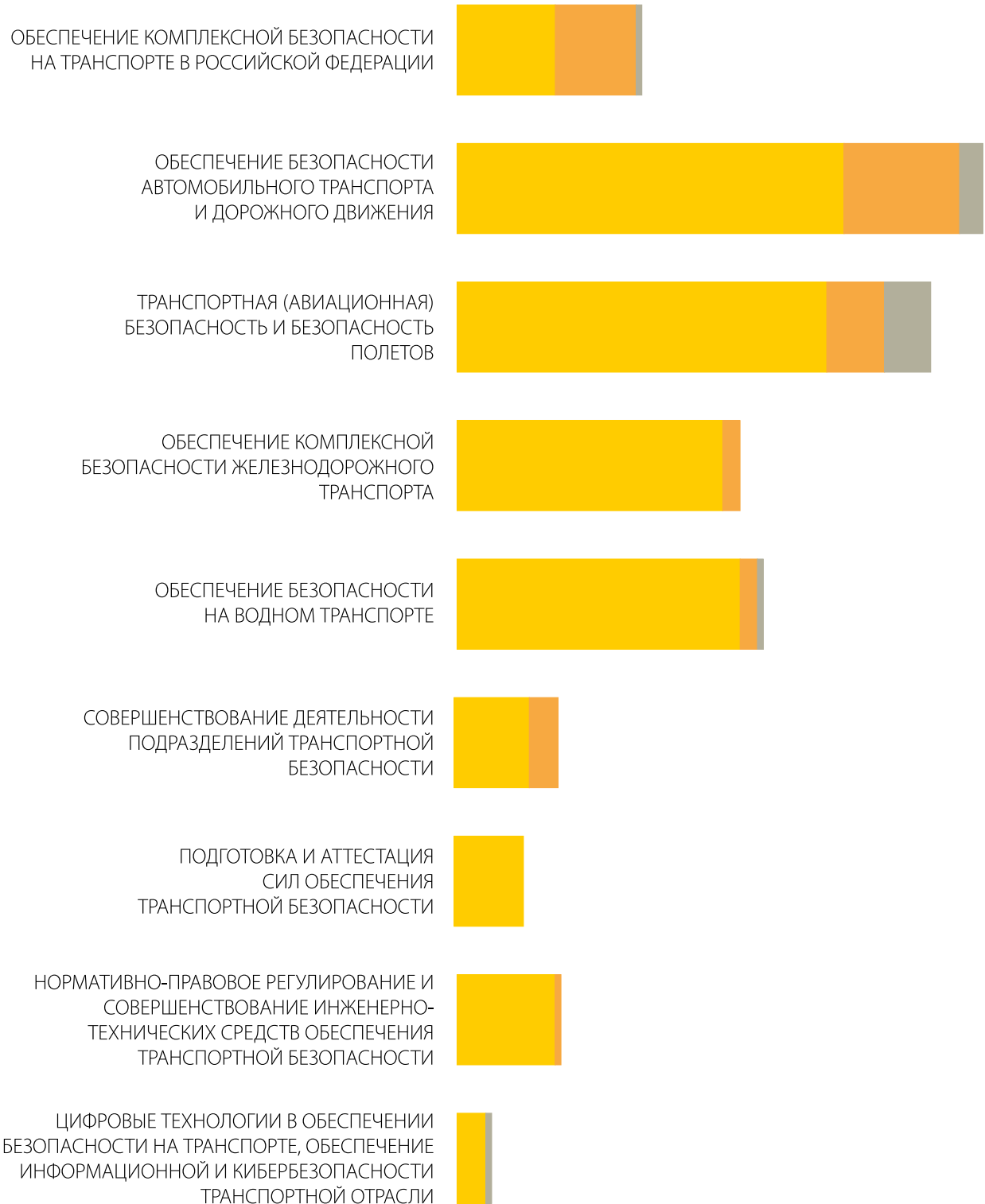
1. ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ	7
2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	19
• Транспортная безопасность автомобильного транспорта, городского электротранспорта и дорожного хозяйства	19
• Обеспечение безопасности дорожного движения	30
• Обеспечение безопасности движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средства.....	40
3. ТРАНСПОРТНАЯ (АВИАЦИОННАЯ) БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	53
• Транспортная (авиационная) безопасность.....	53
• Безопасность полетов	59
4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	67
• Транспортная безопасность железнодорожного транспорта и метрополитена	67
• Обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.....	77
5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ	81
• Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта	81
• Обеспечение безопасности судоходства	101
6. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	103
7. ПОДГОТОВКА И АТТЕСТАЦИЯ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	109
8. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	117
9. ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ И КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.....	124
СПИСОК ИНИЦИАТОРОВ	125

КОЛИЧЕСТВО ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО КЛЮЧЕВЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	32
ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	108
ТРАНСПОРТНАЯ (АВИАЦИОННАЯ) БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	66
ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	49
ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ	51
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	18
ПОДГОТОВКА И АТТЕСТАЦИЯ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	12
НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	19
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ И КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ	6

КЛАССИФИКАЦИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЙ В РАЗРЕЗЕ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Государственное управление
и администрирование

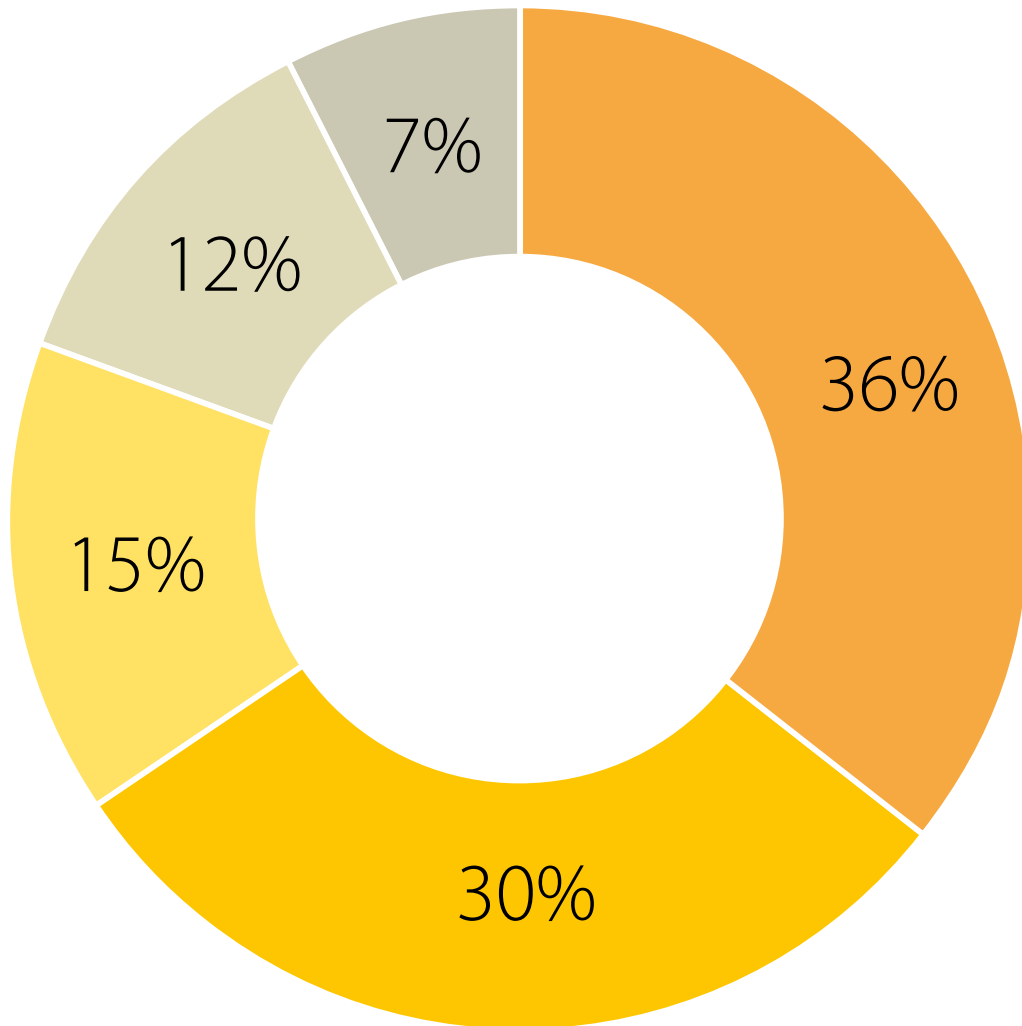


Изменения текущего
законодательства



Новое законодательство


КАТЕГОРИИ ИНИЦИАТОРОВ ПРЕДЛОЖЕНИЙ В РЕЗОЛЮЦИЮ






- Федеральные органы власти и подведомственные учреждения
- Региональные органы власти
- Бизнес-структуры
- Научные и образовательные учреждения
- Некоммерческие организации и ассоциации


1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

1.1. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть возможность активизации работы по следующим направлениям:

1.1.1.  Разработка и принятие мер по оптимизации затрат субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков на реализацию требований по обеспечению транспортной безопасности путем устранения избыточных норм, не оказывающих существенного влияния на уровень защищенности объектов транспортного комплекса;

1.1.2.   Работу «регуляторной гильотины» в сфере нормативно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности. В рамках выполнения плана мероприятий по реализации механизма «регуляторной гильотины» провести систематизацию нормативных правовых актов, регламентирующих требования по транспортной безопасности, в том числе с целью исключения положений (носящих формальный и избыточный характер) по категорированию, оценке уязвимости транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки.

1.1.3.  Работу по вовлечению высших должностных лиц субъектов Российской Федерации – руководителей региональных антитеррористических комиссий в деятельность субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков по реализации требований по обеспечению транспортной безопасности.

1.2.  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается предусмотреть в статье 4 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Закон) наделение уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по координации и мониторингу ОТБ на территории соответствующих субъектов Российской Федерации и утверждению порядка их осуществления.

Статьей 4 Закона определено, что ответственными за ОТБ являются субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчики. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления участвуют в ОТБ в соответствии с компетенцией, установленной Законом, другими федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Другие положения в Законе и иных нормативных правовых актах в части определения компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области ОТБ отсутствуют.

Как показал опыт подготовки к проведению чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года (далее – ЧМ-2018), федеральные органы исполнительной

власти при подготовке и проведении мероприятий, направленных на обеспечение безопасности ЧМ-2018, взаимодействуют не с субъектами транспортной инфраструктуры, а с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, полномочия которых не определены. При этом отсутствует обязанность субъектов транспортной инфраструктуры информировать органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации об исполнении законодательства в области ОТБ.

1.3.

Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть ряд вопросов в области Правил режима в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В связи с изменениями законодательства в области транспортной безопасности, предлагается рассмотреть возможность изменения понятийного аппарата, совместив понятие обеспечения режима в пункте пропуска с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры (в частности, в вопросах организации пропуска лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных), максимально гармонизировав эти понятия.





В указанный проект также предлагается включить положения, регламентирующие особенности обеспечения режима в пунктах пропуска, расположенных в границах объектов транспортной инфраструктуры (морских портов). Такими особенностями должны являться требования по взаимодействию работников подразделения транспортной безопасности и сотрудников пограничных и таможенных органов. При этом, пограничные и таможенные органы будут обязаны:

- принимать во внимание ограничения, действующие в зоне транспортной безопасности;
- обеспечивать пропускной режим в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности (в случае установления границы перевозочного сектора зоны транспортной безопасности на линии кабин паспортного контроля).

Один из вариантов решения вопроса гармонизации законодательства о транспортной безопасности и вопросов режима в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации – наделение пунктов пропуска статусом объекта транспортной инфраструктуры, при котором все требования имели бы единую направленность.

1.4.

Министерству транспорта Российской Федерации рассмотреть вопрос определения ответственности СТИ за нарушения требований транспортной безопасности, учитывая субъективную сторону правонарушения, а именно умысел СТИ на нарушение требований транспортной безопасности. В настоящее время СТИ несет предусмотренную ответственность за нарушения ТБ, допущенные подрядчиками в нарушение заключенных с СТИ договоров на обеспечение транспортной безопасности (например, с подразделениями транспортной безопасности).

- 1.5.** Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение следующих изменений в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – № 16-ФЗ) в целях оптимизации финансовых и материальных затрат на мероприятия по обеспечению транспортной безопасности:
- 1.5.1.**  Учитывая, что все акты незаконного вмешательства, так или иначе, связаны с нахождением или незаконным проникновением лиц, подготавливающих или совершивших акт незаконного вмешательства, на объект транспортной инфраструктуры, предлагается полностью исключить из нормативных актов перечень угроз;
- При этом необходимо установить чёткие, понятные и исчерпывающие требования по обеспечению транспортной безопасности для объектов транспортной инфраструктуры различных категорий, направленные на воспрепятствование проникновению нарушителей на объекты транспорта;
- Изначально, Закон носил антитеррористическую направленность, что было оправдано чередой совершённых террористических актов на объектах транспорта и транспортных средствах. В 2013 году действие № 16-ФЗ распространили на все акты незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, оставив при этом только девять угроз (определены приказом Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 05.10.2010 № 52/112/134 «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»). Такие угрозы как «поджог», «разбойное нападение» и др. в перечень не вошли, хотя их реализация так же может повлиять на деятельность объектов транспортной инфраструктуры – предлагается рассмотреть вопрос о включении данных угроз;
- 1.5.2.**  Исключить из Закона положения, касающиеся обеспечения транспортной безопасности транспортных средств. Исключение таких положений и норм позволит сэкономить значительные финансовые средства, которые требуются для проведения оценки уязвимости транспортных средств, подготовки и аттестации ответственных за обеспечение транспортной безопасности при выполнении перевозки (водители), разработки и реализации планов обеспечения транспортной безопасности.
- 1.5.3.**  При разработке и утверждении планов обеспечения транспортной безопасности учесть, что утверждающее лицо, как правило, является распорядителем сил и средств, в том числе финансовых, привлекаемых для выполнения этих планов. Исходя из этого целесообразно утверждение планов вменить руководителям субъектов транспортной инфраструктуры по согласованию с компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности;
- 1.6.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть целесообразность внесения следующих изменений в Приказ Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 «О

порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (с изменениями, утвержденными приказом Минтранса РФ от 18.08.2016 № 245), а именно изложить пункт 5 следующим образом: *«Срок проведения оценки уязвимости устанавливается в публичном договоре по согласованию с заказчиком и в зависимости от категории объекта транспортной инфраструктуры и его сложности, но не должен превышать 1 месяца для транспортных средств и простых объектов 4-й категории, 2 месяцев для сложных объектов 4-й категории и объектов 3-й категории, и 3 месяцев для объектов 2-й и 1-й категории».*

Установленный для специализированной организации приказом Минтранса РФ № 87 (1 месяц), с соблюдением качества работы и достоверности приведенной в оценке уязвимости информации не аргументирован и не дифференцирован по категориям ОТИ.

Отписка ФАМРТ со ссылкой на приказ Минтранса России от 15.11.2010 № 248 несостоятельна, так как упомянутый приказ был издан на полгода позже установления срока на выполнение оценки уязвимости, и никак не аргументирует этот срок.

Представляется справедливым дифференцировать сроки выполнения оценки уязвимости ОТИ в зависимости от их категории и сложности, либо предоставить возможность специализированным организациям самостоятельно устанавливать сроки выполнения оценки уязвимости (например, для ТС и простых ОТИ 4-й категории – 1 месяц, для сложных ОТИ 4-й категории и ОТИ 3-й категории – 2 месяца, для ОТИ 2 и 1 категории – 3 месяца).

1.7.

Министерству транспорта Российской Федерации в целях урегулирования проблемы, связанной с обеспечением транспортной безопасности ОТИ в переходный период (при переходе от одного субъекта транспортной инфраструктуры (далее – СТИ) к другому, в т.ч. по решению суда) предлагается рассмотреть вопрос переработки структуры Плана обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (далее – План ОТБ) в части исключения из него сведений, не являющихся неотъемлемой частью самого объекта транспортной инфраструктуры.

План ОТБ должен содержать только сведения, относящиеся непосредственно к объекту транспортной инфраструктуры, включая , в т.ч., сведения о границах зоны транспортной безопасности и её секторов, количеству и местах расположения постов (человек), мест досмотра, мест доступа на ОТИ (КПП), установленных технических средств обеспечения транспортной безопасности и т.п.

Сведения, содержащиеся в организационно-распорядительных документах, должны быть исключены из Плана ОТБ, т.к. их изменения находятся в компетенции СТИ и не требуют утверждения компетентным органом.

Указанные изменения позволят исключить юридические коллизии при переходе прав собственности ОТИ от одного СТИ к другому, т.к. в этом случае новому собственнику достаточно в кратчайший срок издать организационно-распорядительные документы и, имея на руках действующий План ОТБ, обеспечить защиту ОТИ от АНВ. Иными словами, любое юридическое лицо, получившее право использования ОТИ, будет иметь действующий документ, дающий правовых основания по обеспечению транспортной безопасности ОТИ.

Также, указанные изменения позволят значительно сократить расходы субъектов транспортной инфраструктуры на проведение дополнительных оценок уязвимости и внесения изменения в Планы ОТБ при изменениях в ОРД, штатной структуре СТИ, заключении нового договора с подразделением транспортной безопасности и иных сведений, не относящихся непосредственно к объекту транспортной инфраструктуры.






1.8.

Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта предлагается устранить законодательный пробел, касающийся полномочий сотрудников федеральных органов контроля и надзора (Ространснадзор, Прокуратура РФ, ФСБ России) осуществлять проверки субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков и застройщиков объектов транспортной инфраструктуры в рамках контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности, предусмотренных статьёй 11.1 Закона.





Частью 8 пункта 1 статьи 10 Закона (Ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности) определено, что «Работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности, не вправе выполнять лица, не прошедшие в порядке, установленном настоящим Федеральным законом, подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности».




Согласно пункту 4 Перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, утверждённых распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р, осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности являются работами, непосредственно связанными с обеспечением транспортной безопасности.

Таким образом, согласно действующему законодательству, при осуществлении проверок субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков и застройщиков объектов транспортной инфраструктуры, сотрудники федеральных органов контроля и надзора обязаны быть аттестованы. При отсутствии у проверяющего аттестации, юридические лица, подвергаемые проверке, вправе не допустить такого сотрудника к проверке, либо оспорить её результаты в судебном порядке. Иными словами, результаты проверок в области обеспечения транспортной безопасности, проведённые сотрудниками федеральных органов контроля и надзора, не прошедших аттестацию, являются незаконными.

- 1.9.**  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается ускорить рассмотрение вопроса о внесении изменений в Закон по отмене категорирования, разработки оценки уязвимости транспортного средства, плана обеспечения транспортной безопасности транспортного средства, при этом предусмотреть разработку паспорта обеспечения транспортной безопасности транспортного средства, утверждение которого возложить на руководителя субъекта транспортной инфраструктуры (перевозчика) с учетом разработанных требований для каждого класса транспортного средства.
- 1.10.** Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в понятийную часть Закона, в том числе унифицировать понятия и определения с другими законодательными актами:
- 1.10.1.**  Исключить определение «грузы повышенной опасности», оставив определение «опасные грузы», установленное федеральным законом от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»;
- 1.10.2.**  Понятие «соблюдение транспортной безопасности» распространить на субъекты транспортной инфраструктуры, юридические лица, индивидуальных предпринимателей и изложить в следующей редакции «соблюдение транспортной безопасности – выполнение субъектами транспортной инфраструктуры, юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и физическими лицами требований, установленных Правительством Российской Федерации».
- 1.11.**  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть возможности внесения изменений в Закон в части подготовки субъектом транспортной инфраструктуры соответствующего паспорта для транспортного средства, который будет содержать информацию о комплексе мероприятий по защите ТС от АНВ (они должны быть минимальны и носить уведомительный порядок для компетентного органа) и исключения нормы законодательства в области ОТБ о разработке и утверждению Плана ОТБ для ТС.
- 1.12.**  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации предлагается инициировать изменения (дополнения) в Федеральный Закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», предусматривающие возможность осуществления закупок у единственного поставщика (исполнителя) услуг в области ОТБ.
- Возникают проблемы при реализации субъектами транспортной инфраструктуры, являющимися унитарными предприятиями, Федерального

закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В силу требований данного закона субъект транспортной инфраструктуры не имеет возможности обеспечить реализацию законодательства по транспортной безопасности без нарушения установленных Требований по соблюдению трехмесячных сроков при утверждении оценки уязвимости ОТИ, изменений (дополнений) в Планы, обеспечение охраной вводимого в эксплуатацию объекта.

- 1.13.**  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации в целях повышения качества реализации требований законодательства в области транспортной безопасности органами исполнительной власти субъектов РФ и государственными предприятиями предлагается инициировать внесение изменений 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», осуществление закупки у единственного поставщика, дополнив существующий перечень товаров, работ и услуг такими видами оборудования как:
- досмотровое оборудование;
 - аппаратно-программные комплексы, способные идентифицировать лиц, представляющих угрозу или оперативный интерес.
- 1.14.**  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается разработать и инициировать законодательные инициативы, обязывающие производителей ТС, в частности автомобильного и городского наземного электрического транспорта учитывать требования по обеспечению транспортной безопасности на стадиях проектирования и изготовления транспортных средств, в первую очередь в части сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности.
- 1.15.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается доработать приказа Минтранса России от 23 июля 2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» в части сокращения Перечня запрещенных предметов и веществ».
- 1.16.** Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть возможность внесения следующих изменений Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»:
- 1.16.1.  Исключить в Разделе X пункты 3.2 «Предметы и вещества, содержащие опасные химические агенты» и 3.3 «Предметы и вещества, содержащие опасные биологические агенты».

- Перечень предметов и веществ, приведенный в пунктах 3.2 и 3.3 специфичен, малопонятен и практически не может быть обнаружен или идентифицирован работниками групп досмотра подразделений транспортной безопасности.
- 1.16.2.  Включить в Перечень краткие списки запрещенных или ограниченных веществ, таких как:
- токсичные, наркотические и психотропные вещества;
 - едкие и коррозирующие вещества;
 - ядовитые и отравляющие вещества;
 - алкогольные напитки;
 - легковоспламеняющиеся жидкости;
 - сжатые и сжиженные горючие газы;
- Предлагаемые перечни запрещенных или ограниченных к перемещению предметов и веществ сгруппированы по характерным признакам, весьма понятны и практически присутствуют в обязательных перечнях на всех досмотровых пунктах.
- 1.17. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в Приказ Министерства транспорта РФ от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»:
- 1.17.1.  Исключить из подпункта 3.2 «Предметы и вещества, содержащие опасные химические агенты» раздела X приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июля 2015 г. № 227 вещества, находящиеся в свободном обороте;
- 1.17.2.  Исключить подпункт 3.3 «Предметы и вещества, содержащие опасные биологические агенты» раздела X данного приказа, так как их выявление возможно только в условиях специализированных лабораторий.
- В приказе Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» определен перечень 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 (раздел X).
- Реализация подпункта 3.2 «Предметы и вещества, содержащие опасные химические агенты» и подпункта 3.3 «Предметы и вещества, содержащие опасные биологические агенты» раздела X данного перечня вызывает значительные сложности.
- Так, по разъяснениям Федерального медико-биологического агентства обнаружение, распознавание и идентификация многих опасных биологических агентов и веществ, включенных в перечень, невозможно без

специальных лабораторных исследований с применением соответствующих технических средств и при участии обученных лицензированных специалистов. Для организации на объектах транспортной инфраструктуры мероприятий по досмотру в соответствии с указанным приказом Минтранса России ОАО «РЖД» потребуются очень значительные финансовые средства на закупку дорогостоящего дополнительного оборудования, не относящегося к техническим средствам обеспечения транспортной безопасности, и создания специализированных лабораторий. Кроме того, для проведения лабораторных исследований с целью выявления запрещенных к перемещению агентов и веществ придется на договорной основе привлекать лицензированных специалистов, поскольку типовыми дополнительными профессиональными программами в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденными приказом Минтранса России от 8 сентября 2014 г. № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности», подготовка работников компании по указанному направлению не предусматривается.

1.17.3.






Предлагается в пункте 8 Правил исключить слова: «...с составлением акта о принятом решении. Образцы данного акта (приложение № 1 к настоящим Правилам) и журнала учета таких актов (приложение № 2 к настоящим Правилам) включаются в Порядок сверки и (или) проверки документов, наблюдения и (или) собеседования с физическими лицами в целях обеспечения транспортной безопасности, а также оценки данных технических средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемых для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ и (или) ТС» и изложить пункт в следующей редакции: «8. Наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности (далее – наблюдение и (или) собеседование), направленные на выявление лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению АНВ, проводятся в ходе досмотра, а также в случаях, предусмотренных Требованиями. По результатам наблюдения и (или) собеседования принимается решение о проведении дополнительного досмотра. Решение принимается в устной форме с обязательной аудио- и видеозаписью. Аудио- и видеозапись о принятии решения о проведении дополнительного досмотра подлежат хранению подразделениями транспортной безопасности в течение не менее 30 суток. Образец текста решения о проведении дополнительного досмотра включается в Порядок сверки и (или) проверки документов, наблюдения и (или) собеседования с физическими лицами в целях обеспечения транспортной безопасности, а также оценки данных технических средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемых для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ и (или) ТС».

Реализация предложения позволит увеличить количество дополнительных досмотров объектов досмотра за единицу времени.

Согласно пункту 8 наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности (далее наблюдение и (или) собеседование), направленные на выявление лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению АНВ, проводятся в ходе досмотра,

а также в случаях, предусмотренных Требованиями. По результатам наблюдения и (или) собеседования принимается решение о проведении дополнительного досмотра с составлением акта о принятом решении. Образцы данного акта (приложение № 1 к Правилам) и журнала учета таких актов (приложение № 2 к Правилам) включаются в Порядок сверки и (или) проверки документов, наблюдения и (или) собеседования с физическими лицами в целях обеспечения транспортной безопасности, а также оценки данных технических средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемых для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ и (или) ТС.

- 1.18.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается доработать Приказ Минтранса России от 25.09.2014 № 269 «Об утверждении Порядка проверки субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры с использованием тест-предметов и тест-объектов органами государственного контроля (надзора) во взаимодействии с уполномоченными представителями органов федеральной службы безопасности и (или) органов внутренних дел Российской Федерации или уполномоченных подразделений указанных органов» в части проведения проверок с учетом постановления Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)».
- 1.19.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в порядок проведения оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности. В настоящее время оценка уязвимости проводится специализированными организациями формально. Большую часть таких документов составляют сведения об объектах (географические, геологические, климатические условия, состав) и перечисление требований по обеспечению транспортной безопасности. Конкретных рекомендаций по защите объекта от актов незаконного вмешательства результаты оценок уязвимости не содержат. Соответственно и планы обеспечения транспортной безопасности, разрабатываемые на основании этих оценок уязвимости, имеют низкое качество подготовки.
- 1.20.**  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта предлагается рассмотреть вопрос привлечения к административной ответственности субъектов транспортной инфраструктуры при неправильной квалификации по части 3 статьи 11.15.2 КоАП России, то есть за умышленное нарушение юридическими лицами законодательства о транспортной безопасности.

Органы Ространснадзора при тождественных нарушениях законодательства о транспортной безопасности возбуждают дела как по 1-ой, так и по 3-й части статьи 11.15.2 КоАП России. Анализ положений КоАП России указывает, что законодательного разделения форм вины юридических лиц, то есть «по неосторожности» и «умышленно», нет.

Данное обстоятельство – отсутствие разделения форм вины юридических лиц – позволяет осуществлять произвольный, при тождественных обстоятельствах, выбор между частями 1 и 3 статьи 11.15.2 КоАП России. Данное обстоятельство нарушает принцип равенства перед законом.

В данном случае предлагается:

- обобщить практику привлечения субъектов транспортной инфраструктуры по 1 и 3 частям статьи 11.15.2 КоАП России;
- обобщить как доводы органов Ространснадзора и судов в пользу 3 части, так и все возражения субъектов транспортной безопасности.

Предлагается выйти с законодательной инициативой (при поддержке заинтересованных лиц, обладающих этим правом) об изъятии данной части 3 из статьи 11.15.2 КоАП РФ, как причиняющей (наносящей) вред общественным отношениям в экономической сфере. Практика подтверждает, что подобный подход в инкриминировании данного состава административного правонарушения с квалифицирующим признаком прямого умысла юридического лица, противоречит Конституции РФ и нормам Трудового законодательства.

- 1.21.** Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях ужесточения ответственности за осуществление нелегальных пассажирских перевозок пассажиров и багажа, а также за повторное совершение указанного административного правонарушения инициировать внесение в статью 14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях изменений следующего содержания:

- 1.21.1. Статью 14.1 дополнить частью 2.1 следующего содержания:



«2.1. Осуществление предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа транспортным средством без специального разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, если такое разрешение является обязательным – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере пятидесяти тысяч рублей, на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей, на индивидуальных предпринимателей – ста тысяч рублей, на юридических лиц – четырехсот тысяч рублей»;

- 1.21.2. Статью 14.1 дополнить частью 2.2 следующего содержания:



«2.2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 2.1 настоящей статьи – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере пятидесяти тысяч рублей с конфискацией транспортного средства или без таковой, на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей с конфискацией транспортного средства или без таковой, на индивидуальных предпринимателей – ста тысяч рублей с конфискацией транспортного средства, на юридических лиц – четырехсот тысяч рублей с конфискацией транспортного средства или без таковой».

1.22.

Министерству транспорта Российской Федерации предлагается ускорить рассмотрение вопроса о внесении изменений в Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» по отмене категорирования, разработки оценки уязвимости транспортного средства, плана обеспечения транспортной безопасности транспортного средства, при этом предусмотреть разработку паспорта обеспечения транспортной безопасности транспортного средства, утверждение которого возложить на руководителя субъекта транспортной инфраструктуры (перевозчика) с учетом разработанных требований для каждого класса транспортного средства.

В целях реализации Закона субъекты транспортной инфраструктуры проводят работу по категорированию, проведению оценки уязвимости и разработке планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств.

Процедура выполнения требований по транспортной безопасности составляет около 5–8 месяцев, в течении которых эксплуатировать транспортное средство невозможно, в связи с чем перевозчик несет финансовые потери.


Предложение по отмене категорирования, разработки оценки уязвимости транспортного средства, плана обеспечения транспортной безопасности транспортного средства нашло отражение в проекте закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности», которое было разработано Министерством транспорта РФ в начале 2017 года. До сих пор данная норма закона не принята. Необходимо ускорить принятие данной нормы.

1.23.


Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в п. 5 ч. 5 постановления Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...» с целью увеличения трехмесячного срока проведения оценки уязвимости категорированных объектов транспортной инфраструктуры в зависимости от их вида и категории (4 категория – 3 месяца, 3 категория – 4 месяца и т.д.).

2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ


2.1. Транспортная безопасность автомобильного транспорта, городского электротранспорта и дорожного хозяйства.

- 2.1.1.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству, принимая во внимание ряд существующих проблем в области обеспечения транспортной безопасности предлагается переработать ряд нормативных документов в области обеспечения транспортной безопасности и для подготовки качественных законодательных и нормативных правовых актов, а также предлагается создать комплексную комиссию с целью обследования ряда объектов транспортной инфраструктуры автомобильного и городского пассажирского транспорта в нескольких регионах страны и определения на основе обследования перечня требований по транспортной безопасности к объектам различных категорий.



При этом требования предлагается структурировать в следующем порядке: распорядительно-нормативные меры, организационные мероприятия, практические мероприятия. Требования разрабатывать отдельно для каждой категории объектов транспортной инфраструктуры. Требования должны быть минимально необходимыми для каждой категории, четкими и понятными по содержанию.

- 2.1.2.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях снижения затрат субъекта транспортной инфраструктуры (СТИ) на реализацию требований обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) путем устранения избыточных норм, не оказывающих существенного влияния на уровень защищенности объектов транспортного комплекса, а также разработки новых нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности предлагается рассмотреть следующие предложения и оказать содействие в решении ряда проблем:


В развитие положений Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» все объекты должны быть защищены от террористических актов. Предлагается разработать нормативно-правовой акт, утверждающий требования по антитеррористической защищенности объектов ГУП «Мосгортранс», не являющихся ОТИ в значении Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» – это автобусные, троллейбусные, автобусно-троллейбусные парки, трамвайные депо, иные объекты, связанные с массовым пребыванием персонала (свыше 50 чел.) и отстоем сотен транспортных средств, имеющих категорию по транспортной безопасности, что является одним из основных проблемных вопросом для ГУП «Мосгортранс» на сегодняшний день.

- 2.1.3.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается разработать нормативный правовой акт, утверждающий требования по технической укреплённости ОТИ на

автомобильном транспорте (в отличие от иных видов транспорта), в том числе объектов транспортной инфраструктуры. При проектировании мероприятий используются нормы, не относящиеся к рассматриваемым объектам, либо устаревшие методики Росавтодора.

- 2.1.4.   Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации предлагается продолжить работу, направленную на гармонизацию Закона и Федерального закона от 11.03.1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации», и принятия соответствующего законопроекта, наделяющего подразделения транспортной безопасности правом защиты от противоправных посягательств.



Этим же законопроектом предусматривается, снятие ответственности с водителя автомобильного и городского наземного электрического транспорта ответственные за обеспечение транспортной безопасности. Но это не означает, что таковых лиц не будет в СТИ.


- 2.1.5.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается ускорить принятие предложения о применении к ТС автомобильного и городского наземного электрического транспорта так называемого «линейного принципа» обеспечения безопасности (правопорядка) со стороны территориальных правоохранительных органов, расположенных в зоне ответственности регулярных маршрутов ТС в черте города.

- 2.1.6. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение следующего действующее законодательство о транспортной безопасности в целях оптимизации финансовых и материальных затрат на мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте:


- 2.1.6.1.  Предлагается упростить формулировку Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, утверждённых постановлением Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 № 924 (далее – Требования). В одном предложении словосочетания повторяются несколько раз: «для защиты *объекта транспортной инфраструктуры* I, II и III категорий от актов незаконного вмешательства образовывать (формировать) и (или) привлекать в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности *объекта транспортной инфраструктуры* (далее — план *объекта транспортной инфраструктуры*) подразделения транспортной безопасности, включающие в себя группы быстрого реагирования, специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие задачи реагирования на подготовку совершения или


совершение актов незаконного вмешательства (далее — группы быстрого реагирования) в зоне транспортной безопасности *объекта транспортной инфраструктуры*, его наземной, подземной, воздушной, надводной части, для которых в соответствии с настоящим документом устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц, транспортных средств и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных (далее — зона транспортной безопасности *объекта транспортной инфраструктуры*), и (или) на критических элементах *объекта транспортной инфраструктуры*, включающих строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы *объекта транспортной инфраструктуры*, совершение акта незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования *объекта транспортной инфраструктуры* и (или) возникновению чрезвычайных ситуаций (далее — критические элементы *объекта транспортной инфраструктуры*), а также задачи реагирования на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов». Словосочетание «объекта транспортной инфраструктуры» в одном предложении повторяется 9 раз. Подобных положений в Требованиях не одно;


- 2.1.6.2.  Документ не структурирован, положения расположены по тексту хаотично. Отдельные положения являются взаимоисключающими. Субъектам транспортной инфраструктуры предписано разработать и утвердить более 20 организационно-распорядительных документов в течение 1 месяца с момента утверждения результатов оценки уязвимости независимо от категории, количества транспортных средств, пассажиропотока, размеров объекта. Причём отдельные документы необходимо согласовывать с уполномоченными подразделениями ФСБ России, МВД России и Ространснадзора;
- 2.1.6.3.  Предлагается исключить требования, носящие декларативный характер. Например, принимать меры к недопущению преодоления любыми лицами контрольно-пропускных пунктов и постов объекта транспортной инфраструктуры без соблюдения условий допуска, наличия и действительности установленных видов разрешений в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (за исключением сектора свободного доступа) и (или) на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры путем поддержания установленного пропускного режима, осуществления контроля за его соблюдением, контроля передвижения физических лиц, транспортных средств в зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее части и (или) на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры, использования на контрольно-пропускных пунктах и постах объекта транспортной инфраструктуры технических средств обеспечения транспортной безопасности, реагирования на попытки преодоления или преодоление контрольно-пропускных пунктов и постов объекта транспортной инфраструктуры физическими лицами, транспортными средствами. В таких требованиях дублируются положения инструкции по пропускному и внутриобъектовому режимам на объекте транспортной инфраструктуры;


2.1.6.4.  Некоторые положения Требований требуют уточнения в части их различного трактования и целесообразности применения с учётом специфики функционирования объектов автомобильного транспорта и транспортных средств.

Например, обязательное привлечение к защите объектов I, II, III категории подразделений транспортной безопасности (далее – ПТБ). Причём ПТБ законодательно не наделены функциями охраны, в связи с чем для обеспечения физической сохранности имущества объектов требуется привлекать ещё одну организацию. Это влечёт за собой значительные финансовые затраты, в том числе необходимость обеспечения тех и других помещениями, техническими средствами и т.п.;

2.1.6.5.  Избыточно и такое требование, как установление частей зоны транспортной безопасности – перевозочного и технологического секторов. В нормативных правовых актах нет обязательной нормы об определении таких секторов. Устанавливаются они на основании утверждённых результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, которую проводят специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности. Компетентный орган результаты оценок уязвимости без перевозочного сектора не утверждает;

2.1.6.6.  Ни в одном нормативном правовом акте не определено назначение перевозочного и технологического сектора. Соответственно, они определяются формально. А для субъекта транспортной инфраструктуры это опять-таки дополнительные расходы, связанные с организацией постов обеспечения транспортной безопасности;

2.1.6.7.  Целью установления перевозочного и технологического секторов, как предполагается, является предотвращение проникновения нарушителей в транспортные средства, отправляющиеся с территории объекта транспортной инфраструктуры на маршрут движения;

2.1.6.8.  Требованиями на границе перевозочного сектора предусмотрен только контроль наличия у пассажиров перевозочных документов или пропуска, которые можно приобрести или получить по удостоверяющему личность документу. Досмотровые мероприятия осуществляются на границе зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры;

К тому же, во время движения по маршруту автомобильный транспорт осуществляет остановки на АЗС, в зонах отдыха на автомобильных дорогах, остановочных пунктах, автостанциях и автовокзалах, не подлежащих категорированию и на которые не распространяются требования по обеспечению транспортной безопасности. То есть, в тех местах, где не предусмотрены меры по защите от актов незаконного вмешательства и в транспортное средство может проникнуть кто угодно и совершенно на законных основаниях. Всё это сводит на «нет» целесообразность установления перевозочного сектора;

2.1.6.9. Проблемным вопросом является и назначение ответственных за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства при выполнении перевозок из числа персонала транспортного средства.



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

Назначение ответственным за обеспечение транспортной безопасности водителя автомобильного транспорта предполагает возложение на него следующих дополнительных обязанностей: видеомониторинг, видеообнаружение, видеоидентификацию, выявление нарушителя в режиме реального времени на автотранспортном средстве, что будет отвлекать от непосредственных обязанностей и негативно отражается на безопасности дорожного движения.

При осуществлении перевозки водитель является участником дорожного движения и, в первую очередь, должен исполнять требования законодательства в области дорожного движения, в том числе Правил дорожного движения. Основной задачей водителя является обеспечение безопасной перевозки пассажиров с соблюдением графика движения в соответствии с расписанием;

2.1.6.10. Отдельные требования изначально являются неисполнимыми:




- Требование «передавать уполномоченным представителям подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и (или) органов внутренних дел выявленных нарушителей, в случаях, предусмотренных частью 10 статьи 12.2 Закона исполнить невозможно, так как полномочий по задержанию нарушителей у субъектов транспортной инфраструктуры нет;
- Идентифицировать оружие, боеприпасы, патроны к оружию, взрывчатые вещества и взрывные устройства, ядовитые или радиоактивные вещества субъекту транспортной инфраструктуры также не представляется возможным в связи с отсутствием необходимых подготовленных специалистов, технических средств, соответствующих лабораторий, уставных задач;

2.1.6.11. Сроки выполнения мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, установленные Требованиями, не учитывают процедуры, определённые федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».





Невыполнение установленных требований влечёт внесение надзорными органами соответствующих предписаний и наложение на субъекты транспортной инфраструктуры административных штрафов. До настоящего

времени не внесены изменения в нормативные правовые акты Минтранса России, хотя с момента утверждения Требований по обеспечению транспортной безопасности прошло уже более 1 года (постановление Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 № 924). Это приводит к необоснованному увеличению количества принимаемых субъектами транспортной инфраструктуры организационно-распорядительных документов.

- 2.1.7.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству, Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации в целях решения проблемы обеспечения общественной безопасности на транспортных средствах транспорта общего пользования, непосредственно осуществляющих работу на линии, путем предотвращения и пресечения противоправных действий предлагается наделить территориальные подразделения вневедомственной охраны Росгвардии приоритетными полномочиями подразделений транспортной безопасности на транспортных средствах наземного пассажирского транспорта общего пользования.

В настоящее время территориальные подразделения вневедомственной охраны Росгвардии не включены в перечень организаций, аккредитованных в качестве подразделений транспортной безопасности (в соответствии с вышеуказанным приказом Минтранса России от 01.04.2015 № 145). Росгвардия не входит и в перечень органов, которые перевозчики пассажиров обязаны информировать об угрозах незаконного вмешательства в работу пассажирского транспорта (в соответствии с вышеуказанным приказом Минтранса России от 16.02.2011 № 56). Кроме того, Росгвардия не включена в перечень федеральных органов исполнительной власти – субъектов взаимодействия при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве (в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 15.08.2018 № 943); в данный перечень входят Федеральная служба безопасности Российской Федерации, территориальные органы внутренних дел МВД Российской Федерации, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и, в отдельных случаях, Министерство обороны Российской Федерации.


- 2.1.8.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается исключить из подпункта 2 пункта 7 «Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, автомобильного и городского наземного электрического транспорта», утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 № 924, слова «При выполнении перевозки лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства, назначается из числа персонала транспортного средства».


- 2.1.9.  В целях реализации пункта 20 Правил аттестации сил ОТБ, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 № 172, для проведения аттестации водителей Федеральным дорожным агентством (далее – Росавтодор) подготовлено 200 тестовых и 60 тематических вопросов, 30 практических задач. При этом часть практических задач и тематических вопросов вообще не связана с их профессиональной деятельностью, содержит ссылки на правовые нормы по различным направлениям транспортной безопасности, не имеет четких и однозначных ответов в нормативных правовых актах.

Например:

- «провести расчет необходимого количества работников подразделения транспортной безопасности для конкретного объекта транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) определенной категории»;
- «структура Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Область применения, задачи и цели ее создания»;
- «в целях антитеррористической защищенности ОТИ и ТС разработать памятку-рекомендацию по правилам при захвате заложников».

При этом ответы на вопросы Росавтодор не публикует, следовательно, их толкование может быть разным, в отличие, например, от тестов и ответов по правилам дорожного движения которые находятся в свободном доступе.

- 2.1.10.  Государственной Думе ФС РФ Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается инициировать внесение изменений в действующее законодательство Российской Федерации о транспортной безопасности, предусматривающие установление требований по обеспечению транспортной безопасности, включающих требования по антитеррористической защищенности автобусных парков, троллейбусно-автобусных парков, троллейбусных и трамвайных парков (депо).

- 2.1.11.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть возможность внесения изменений в приказ Минтранса России от 23.07.2014 № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» в части изменения критерия «среднесуточный пассажиропоток которых составляет менее 100 пассажиров в сутки» на критерий «вместимость которых составляет менее 50 человек», что соответствует пассажиропотоку от 400 до 600 человек в сутки.

Приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196 установлен перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию (далее – Приказ).




Согласно данному Приказу не подлежат категорированию автомобильные вокзалы и станции, расположенные в границах населенных пунктов с численностью населения менее 100 тысяч человек, в работе которых в







течение двух лет подряд не совершено и/или предотвращено ни одного акта незаконного вмешательства (за исключением заведомо ложных сообщений об угрозе совершения и/или совершении акта незаконного вмешательства) и среднесуточный пассажиропоток которых составляет менее 100 пассажиров в сутки.











При этом пассажиропоток 100 пассажиров в сутки (это вместимость всего лишь двух автобусов большого класса) не соответствует понятию автостанции, установленному Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», предполагающему суточное отправление от 250 до 1000 пассажиров.







Согласно нормативам проектирования автовокзалов и автостанций («ВСН-АВ-ПАС-94 (РД 3107938-0181-94) Автовокзалы и пассажирские автостанции», утвержденным Протоколом Минтранса РФ от 17.05.1994 № 2) при пассажиропотоке от 100 до 200 пассажиров в сутки пассажирское здание проектируется вместимостью всего лишь 10 человек.

Исходя из смысла Закона, в качестве критерия, исключающего необходимость категорирования автовокзала (автостанции), показатель вместимости более логичен, чем суточный пассажиропоток, поскольку характеризует максимально возможное число людей, которые могут находиться на объекте не суммарно в течение суток, а именно в момент совершения акта незаконного вмешательства.

- 2.1.12.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается ускорить принятие изменений в приказ от 23 июля 2014 г. № 196, согласно которых в Перечень объектов, не подлежащих категорированию, будут включены искусственные дорожные сооружения (мосты) длиной до 100 метров (пролётами до 60 метров), расположенные на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения.
- 2.1.13.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается исключить из реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Федерального дорожного агентства объекты транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, расположенные в муниципальных образованиях, население которых составляет меньше 100 тысяч человек.
- 2.1.14. Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть целесообразность и возможность внести следующие изменения в статью 38 Федерального закона № 220:
- 2.1.14.1.  Отменить или переформатировать институт категорирования транспортных средств в системе мер транспортной безопасности, в том числе путём передачи полномочий Федерального дорожного агентства по категорированию транспортных средств в свои территориальные органы в федеральных округах, в частности в СКФО;

- 2.1.14.2.  О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части установления запрета посадки и высадки пассажиров в определённых уполномоченными органами исполнительной власти местах на территории субъектов Российской Федерации.
- 2.1.15.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть и внести дополнения в приказ Минтранса России от 23.07.2014 № 196 в подразделе «Дорожное хозяйство» раздела I перечня объектов, не подлежащих категорированию, дополнить абзац следующим содержанием: «Искусственные дорожные сооружения (мосты, путепроводы, тоннели), расположенные на автомобильных дорогах общего пользования муниципального, регионального или межмуниципального значения, длиной до 300 метров включительно. Искусственные и дорожные сооружения (мосты, путепроводы, тоннели), расположенные на автомобильных дорогах общего пользования муниципального, регионального или межмуниципального значения с интенсивностью движения менее 500 автомобилей в сутки».
- 2.1.16.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть возможность упрощения требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 № 924.
- 2.1.17.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается обратить внимание и решить проблему невозможности исполнения подпунктов 6, 7, 16, 19, 30 пункта 6 раздела «Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства» постановления Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 № 924, так как для неоснащенных инженерно-техническими системами объектов транспортной инфраструктуры отсутствует возможность утверждения планов обеспечения транспортной безопасности.
- 2.1.18.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть вопрос по увеличению количества аккредитованных организаций, проводящих оценку уязвимости в отношении объектов автомобильного транспорта и, как следствие снижения стоимости их услуг.
- 2.1.19.  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть вопрос по внесению необходимых изменений в федеральное законодательство для возможности проведения и дальнейшего использования единой оценки уязвимости в отношении однотипных транспортных средств, модели которых отличаются всего одной или двумя цифрами, обозначающими различия по типу двигателя, а не конструктивные особенности салона автобуса.

- 2.1.20.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть вопрос по определению категорий опасности, присвоенных транспортным средствам, в первую очередь, учитывающим величину пассажиропотока и системности осуществления перевозок. В частности, снижения категории опасности транспортных средств, работающих на маршрутах с небольшим пассажиропотоком и низкой интенсивностью движения.
- 2.1.21. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть возможность выполнения следующих мероприятий:
- 2.1.21.1.  Увеличить временные сроки между проведением оценки уязвимости автобусов и разработкой плана обеспечения транспортной безопасности;
- 2.1.21.2.  Упростить процедуру аттестации специалистов и водителей, исключив из перечня документов анкетирование и передав эти полномочия региональным органам;
- 2.1.21.3.  Уменьшить финансовую нагрузку на автотранспортные предприятия, уменьшив стоимость проведения всех процедур, связанных с аттестацией специалистов;
- 2.1.21.4.  Исключить из списка профессий работников, подлежащих аттестации, профессию водителя автобуса;
- 2.1.21.5.  Исключить городской наземный и электрический транспорт из списка объектов транспортной безопасности;
- 2.1.21.6.  Выступить с инициативой, о создании служб транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, позволяющих дистанционно, используя средства видеосвязи, проводить мониторинг транспортного средства на предмет обеспечения транспортной безопасности.
- 2.1.22. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается инициировать внесение следующих изменений в нормативные документы, регламентирующие вопросы транспортной безопасности на ОТИ:
- 2.1.22.1.  Привести положение приказа Министерства транспорта России от 21 февраля 2007г. № 62 в соответствие с требованиями Закона»;
- 2.1.22.2.  Пересмотреть принципы и результаты категорирования ОТИ с учетом уровня риска возникновения потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- 2.1.22.3.  Увеличить количество категорий объектов до 5. Пятая категория – объекты, на которых за последние 30–40 лет не зарегистрировано ни одного совершенного или предотвращенного акта незаконного вмешательства в их деятельности и на которых не требуется принятие дополнительных мер по обеспечению транспортной

- 2.1.23. Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях повышения безопасности автобусного транспорта и в случае целесообразности предлагается подготовить и инициировать внесение ряда поправок в следующие Федеральные законы:
- 2.1.23.1.  В Закон внести изменения, касающиеся работы агрегаторов межрегиональных и международных пассажирских автоперевозок, контроля за местами отправления и прибытия автобусных рейсов с точки зрения обеспечения транспортной безопасности в указанных местах, о передаче персональных данных пассажиров, накапливающихся у агрегаторов при бронировании и продаже билетов;
- 2.1.23.2.  В Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» внести понятие, определяющее статус агрегатора, его права и обязанности, как по отношению к перевозчику, так и по отношению к пассажиру;
- 2.1.23.3.  В рамках проекта Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», а в случае отказа от его рассмотрения (заключение Минэкономразвития РФ от 30.01.2019 № 2045-СШ/Д26и), в рамках положений ГК РФ, определить ответственность участников мультимодальной перевозки в случае ее срыва по вине одного из перевозчиков внести соответствующие изменения в ст.788 Гражданского Кодекса РФ (Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ);
- 2.1.23.4.  В Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внести изменения, ограничивающие право объектов транспортной инфраструктуры не принимать автобусные билеты, приобретенные вне их касс или корпоративных информационных ресурсов;
- 2.1.23.5.  В Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (КОАП РФ) внести изменения, касающиеся ответственности за неисполнение агрегаторами своих обязанностей о проверке перевозчиков;
- 2.1.24. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях формирования цивилизованного рынка перевозок, привлечения дополнительных инвестиций, повышения качества и безопасности предлагаемых услуг по перевозке пассажиров предлагается:
- 2.1.24.1.  Разработать проект постановления Правительства РФ о статусе электронного автобусного билета, по аналогии с железнодорожным и авиационным проездными документами и внести его в Правительство РФ;

2.1.24.2.



В рамках изменений в федеральный закон от 08.11.2007г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», касающихся определения понятия агрегатора, его прав и обязанностей, разработать и внести в Правительство РФ проект Постановления Правительства РФ, определяющий порядок предоставления перевозчиками, пользующимися услугами агрегаторов, разрешительных документов на перевозку пассажиров (свидетельство о регистрации в качестве юридического лица или ИП, лицензию, договоры страхования гражданской ответственности, справки о прохождении государственного технического осмотра, т.е. тех документов, которые отражают соответствие перевозчика установленным государством стандартам безопасности и качества (по аналогии, как это делается в области каршеринга при проверке аккаунта пользователя);

Принятие предлагаемых поправок в федеральные законы и Постановления Правительства РФ позволит:

- внести правовую определенность в статус и деятельность агрегаторов пассажирских автоперевозок (за исключением такси);
- определить права и обязанности агрегаторов, как перед автоперевозчиками, так и перед пассажирами;
- обеспечить прозрачность рынка электронных билетов на автобус;
- обеспечить безопасность пассажирских автоперевозок, модернизируемых и диспетчируемых так называемыми агрегаторами;
- развивать мультимодальные пассажирские перевозки.

2.2. Обеспечение безопасности дорожного движения.

2.2.1.



Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в Федеральный закон от 10 декабря 1995г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в части сокращения срока, установленного для владельцев автомобильных дорог общего пользования федерального значения, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления муниципального района, в части ежегодного утверждения перечней аварийно-опасных участков дорог, и разработки первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий.

В настоящее время Федеральный закон предусматривает срок реализации данного мероприятия — до 1 июля года, следующего за отчетным,

Предлагается установить срок реализации — до 1 апреля года, следующего за отчетным.

Годовой массив сведений о дорожно-транспортных происшествиях закрывается 31 января года, следующего за отчетным. Дальнейшее изменение статистических сведений не осуществляется. Два месяца (февраль и март) достаточный срок для утверждения перечней

аварийно-опасных участков дорог, и разработки первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий, При этом на 3 месяца увеличивается срок, необходимый для реализации запланированных мероприятий, в том числе подготовительных мероприятий, связанных с проведением конкурсных процедур и определением исполнителей.

2.2.2.



Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации в части фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения в целях обеспечения единого подхода в субъектах Российской Федерации предлагается установить порядок передачи информации о выявленных с помощью специальных технических средств нарушениях правил проезда через железнодорожные переезды в органы государственного контроля (надзора).

В соответствии со статьей 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования обязаны оборудовать железнодорожные переезды, расположенные на железнодорожных путях общего пользования, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для фиксации нарушений правил проезда через железнодорожные переезды. Порядок оборудования железнодорожных переездов, расположенных на железнодорожных путях общего пользования, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, порядок обеспечения обслуживания указанных специальных технических средств, а также порядок передачи информации о выявленных с помощью указанных технических средств нарушениях правил проезда через железнодорожные переезды в органы государственного контроля (надзора) устанавливаются Правительством Российской Федерации. Порядок передачи информации о выявленных с помощью указанных специальных технических средств нарушениях до настоящего времени не установлен.





2.2.3.



Министерству транспорта Российской Федерации предлагается инициировать внесение изменений в Федеральный закон от 14.02.2009 № 22-ФЗ «О навигационной деятельности» с последующим принятием Правительством Российской Федерации нормативного правового акта, утверждающего Положение о региональной информационно-навигационной системе (РНИС) субъекта Российской Федерации (по аналогии с Положением о системе обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112», утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 21 ноября 2011 г. № 958), в котором определить единые требования:

- К созданию региональных автоматизированных центров контроля и надзора за перевозкой пассажиров и опасных грузов Ространснадзора;



- К сопряжению РНИС с иными внешними системами субъекта Российской Федерации (Системой-112, ЭРА-ГЛОНАСС, системами контроля химического, радиационного, инженерного мониторинга и др.);
 - К оператору РНИС субъекта Российской Федерации.
- 2.2.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации в целях повышения уровня обеспечения безопасности дорожного движения предлагается рассмотреть:
- 2.2.4.1. На нормативном уровне:
-  • Рассмотреть возможность снижения ограничения скорости в населенных пунктах до 50 км/ч;
 - Применить дифференцированный подход, учитывающий тип дороги и качество ее обустройства, категории использующих ее транспортных средств, климатические условия и пр.;
 - При планировании, проектировании и эксплуатации инфраструктуры обеспечивать однородность дорожного движения во избежание смешения транспортных средств различных категорий, движущихся с разной скоростью.
- 2.2.4.2. Правоприменительная практика и штрафные санкции:
-  • Рассматривать в качестве одного из основных средств обеспечения соблюдения установленных ограничений, создавая у водителей уверенность в наличии постоянного контроля.
- 2.2.4.3. Снижение установленных ограничений скорости движения:
-  • Правовое и нормативное регулирование;
 - Создание зон с ограничением скорости движения 30 км/ч;
 - Средства успокоения движения;
 - Изменение поведения – просветительская работа;
 - Средства ограничения скорости и интеллектуальное регулирование скорости движения.
- 2.2.5. В целях снижения аварийности и предотвращения ДТП по причине плохого состояния и засыпания водителей:
- 2.2.5.1. Федеральному агентству по техническому регулированию и метрологии предлагается разработать технический стандарт для систем поддержания работоспособности водителя на основе ГОСТа ГОСТ Р ИСО 26262-2014;
- 2.2.5.2.  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть возможность разработки нормативно-правовой базы, регламентирующей применение средств контроля непрерывного поддержания работоспособности водителя.
- Одним из способов повышения безаварийности работы водителей является контроль состояния работоспособности в пути. Как показывает статистика, около четверти всех аварий происходят из-за переутомления

водителя во время длительной поездки. Проведенные исследования показывают не слишком утешительные результаты: после четырех часов непрерывной езды, реакции водителя замедляются вдвое, а через восемь – в шесть раз. Для контроля состояния водителя в пути необходимо применять системы поддержания работоспособности водителя. На данный момент повсеместное внедрение подобных систем в России сдерживается из-за отсутствия нормативно-правовой базы.

Исследователи оценивают общий вклад плохих состояний водителя в ДТП величиной 5%, но, если они рассматривать только аварии с человеческими жертвами, то данный показатель увеличивается до 20%.

2.2.6.



Государственной Думе ФС РФ Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации в целях снижения аварийности за счет повышения надежности человеческого фактора и применения профессионального отбора водителей при перевозках пассажиров и опасных грузов, предлагается инициировать внесение в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» следующее дополнение:

«Статья 23.2 Разрешения на право управления транспортными средствами определенных категорий, назначения и конструктивных характеристик.

Право управления транспортными средствами определенных категорий, назначения и конструктивных характеристик возникает при наличии у водителей разрешений, выдаваемых органами государственного регулирования безопасности.

Перечень водителей транспортных средств, которые в зависимости от выполняемой ими деятельности должны получать разрешения на право управления транспортными средствами определенных категорий, назначения и конструктивных характеристик, а также предъявляемые к этим водителям квалификационные требования определяются Правительством Российской Федерации. Одним из обязательных условий получения указанных разрешений является отсутствие медицинских, в том числе психофизиологических, противопоказаний.

Перечень медицинских противопоказаний к управлению транспортными средствами определенных категорий, назначения и конструктивных характеристик, а также требования к проведению медицинских осмотров и психофизиологических обследований определяются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

Водитель, имеющий указанное разрешение, несет в соответствии с законодательством Российской Федерации ответственность за нарушение, допущенное им при выполнении работ. При нарушении условий указанного разрешения его действие может быть прекращено органом государственного регулирования безопасности, выдавшим это разрешение».

Законодательством не закреплены требования к психофизиологическому состоянию водителя, хотя это самая массовая опасная профессия. Опасность профессии усугубляется тем, что при ДТП страдает не только водитель, виновный в совершении происшествия, но и абсолютно невиновные люди, случайно оказавшиеся участниками данного ДТП. В среднем один виновный водитель приносит несчастье еще 4 невиновным участникам дорожного движения. Тестирование водителей (кандидатов в водители) позволит оценить психофизиологические способности и возможности человека. Исходя из этого, возможно рекомендовать каждому тестируемому человеку категории транспортных средств и (или) вид перевозок, которые ему больше всего подходят. Кроме того, имеется возможность тренировать недостающие качества на специальных тренажерах.

2.2.7.



Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации в целях повышения уровня обеспечения безопасности дорожного движения предлагается рассмотреть целесообразность реализации следующих мероприятий:

- Предлагается провести работу по ежегодной индексации административных штрафов за нарушения ПДД;
- Целесообразно рассмотреть возможность отмены льгот;
- Ввести штраф за превышение скорости на 10 км/ч;
- Кратно увеличить размер штрафа за превышение скорости в пределах 20–40 км/ч до 3000 руб.;
- Исключить для лиц, неоднократно превышающих скорость, возможность уплаты половины штрафа.






2.2.8.



Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть целесообразность включения легкового такси в Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», а именно:

- Возложение на перевозчика легкового такси обязанности по заключению договора ОСП;
- Договор заключается в отношении каждого транспортного средства;
- Разрешение на деятельность выдается при наличии договора страхования;
- Имеющие разрешение должны в течение 60 дней заключить договор страхования;
- При выявлении случаев осуществления деятельности в отсутствие договора страхования штраф и предписание об устранении;
- Если предписание не исполняется отзыв разрешения на деятельность.
- Вместе с тем, предлагается обратить внимание на необходимость введения в законодательство норм, позволяющих вести эффективную борьбу с нелегальными перевозчиками, перед введением новых требований к данному виду деятельности.

Так как в настоящее время одной из основных проблем в легковом такси является отсутствие действенных мер борьбы с нелегальными перевозчиками, в связи с чем, объем нелегального рынка сравним с легальным, а нередко и превосходит его. Такая ситуация ставит добросовестных перевозчиков, обязанных соблюдать множество требований, в неравные конкурентные условия с нелегальным перевозчиком. Введение в настоящее время требования об обязательном страховании ответственности перевозчика за причинение вреда коснется только легального сектора рынка и будет являться дополнительным фактором, мотивирующим перевозчика к переходу в нелегальный сектор.

- 2.2.9.  Государственной Думы ФС РФ, Министерству Транспорта Российской Федерации в целях снижения аварийности на дорогах страны предлагается рассмотреть целесообразность внесения поправки в действующее законодательство для ограничения доступа иностранных граждан к перевозкам пассажиров легковым автомобильным транспортом путем введения запрета на такую деятельность для исключить второй абзац пункта тринадцать статьи 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
- 2.2.10.  Государственной Думе ФС РФ, Министерству Транспорта Российской Федерации в целях сокращения количества ДТП, уравнивания прав и обязанностей с другими участниками бизнеса предлагается рассмотреть целесообразность признания агрегаторов заказа такси транспортными компаниями с соответствующими обязательствами по ответственности и уплате налогов.
- 2.2.11. Государственной Думе ФС РФ, Министерству Транспорта РФ в целях создания внятных правил и солидарной ответственности, увеличения доверия пассажиров к такси, упрощения прозрачности взаимоотношений, что непосредственно скажется на снижении аварийности и увеличении налоговых поступлений предлагается:
- 2.2.11.1.  Рассмотреть целесообразность и внести изменения в действующее законодательства в плане привязки разрешения к водителю, вместо автомобиля, с введением определенных квалификационных требований и контролем налоговых поступлений.
- 2.2.11.2.  Ввести лицензирование (разрешения) на всех участников процесса осуществляющих перевозку пассажиров. Начиная с таксопарков и владельцев электронных приложений принимающих заказы и заканчивая любыми посредниками зарабатывающими в этой сфере.
- Введение внятных правил и солидарной ответственности вернет доверие пассажиров к такси, упростит прозрачность взаимоотношений, непосредственно скажется на снижении аварийности и увеличении налоговых поступлений.
- 2.2.12.  Федеральному дорожному агентству в целях снижения аварийности на дорогах совместно с другими балансодержателями автомобильных дорог

провести работу по созданию интерактивных(ой) карт(ы) мест стоянки и отдыха автотранспортных средств с учётом интенсивности движения для оценки эффективности внедрения тахографов и планирования автоперевозчиками возможных маршрутов движения транспортных средств.

2.2.13.



Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации совместно с ФНС России и Министерством труда и социального развития в целях формирования здоровой конкуренции в автоперевозках предлагается разработать нормативно-правовые акты, позволяющие стимулировать автотранспортные предприятия, строго соблюдающие правила дорожного движения и режим труда и отдыха водителей (с одной стороны) и позволяющие получать информацию с тахографов за 30–90 дней со всех автомобилей предприятия (в случаях ДТП или жалоб водителей-сотрудников на работодателя, принуждающего к невыполнению режима труда и отдыха) (с другой стороны).

Вариант добровольной стимуляции может быть следующий:

При участии в тендерах на перевозку по 223-ФЗ и 44-ФЗ (или где автоперевозчик выступает контрагентом и где конечным заказчиком является государство или компании с государственным участием) перевозчик может получать дополнительные преимущества. Такими преимуществами могут быть дополнительные баллы или обязательное требование к участнику (перевозчику), если он в свободном доступе размещает информацию тахографов со всех транспортных средств не менее чем за 1 месяц до опубликования условий проводимых торгов, конкурсов, аукционов.

2.2.14.



Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях повышения безопасности перевозок такси предлагается рассмотреть возможность внедрения следующих технологических решений:

- Повышение безопасности через контроль выпуска водителя на линию (фотоконтроль автомобиля);
- Контроль выпуска водителя на линию, с использованием технологии дистанционного прохождения предрейсового осмотра водителя такси, а также транспортного средства перед началом выполнения заказов (электронный путевой лист);
- Повышение безопасности во время поездки: устройство по мониторингу усталости, внимания и контроля за некомфортной манерой вождения. Передача данных происходит с помощью установленных средств внутри ТС для определения манеры вождения водителя.

2.2.15.



Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается ускорить рассмотрение закона «О такси» с привлечением экспертного сообщества, представителей компаний-агрегаторов, представителей таксомоторных парков.

2.2.16.

















Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть и инициировать следующие изменения в законопроект «Об организации перевозок грузов







автомобильным транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в статью 8 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»:

- Реестр автогрузоперевозчиков должен быть в руках государственной структуры;
- Критерии для включения в Реестр и исключения из него должны быть обсуждены и согласованы с отраслевым сообществом.

2.2.17. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, ФБУ «Росавтотранс» в целях повышения роли системы тахографии в профилактике ДТП предлагается:

- 2.2.17.1.  Наделить надзорные органы достаточным уровнем полномочий;
- 2.2.17.2.  Определить конкретные обязанности участников (исключить размытые и неоднозначные формулировки требований);
- 2.2.17.3.  Ввести дифференциацию нарушений по степени риска последствий ДТП;
- 2.2.17.4.  Установить экономически обоснованный размер взыскания;
- 2.2.17.5.  Внедрить дистанционный и адресный контроль;
- 2.2.17.6.  Осуществить гармонизацию российских и международных норм времени управления и отдыха;
- 2.2.17.7.  Три необходимых составляющих системы должны иметь:
- полноценную техническую и законодательную реализацию;
 - достоверно измерять контрольные показатели;
 - обеспечивать защиту данных, сохраняемых в памяти тахографа.
- 2.2.17.8.  Выдавать инспектору юридически значимые отчетные документы для выполнения процедуры контроля;
- 2.2.18. Министерству транспорта Российской Федерации, ФБУ «Росавтотранс» в целях развития системы тахографии предлагается рассмотреть возможность решения ряда вопросов:
- 2.2.18.1.  Разработать комплексный подход к реализации системы тахографии;
- 2.2.18.2.  Регламентировать процедуру настройки тахографа, учитывающую характеристику конкретного автомобиля. Отсутствие регламента приводит к недостоверности абсолютных показаний при измерении пройденного расстояния и скорости движения;
- 2.2.18.3.  Тахограф не защищает данные в источнике их генерации и при передаче по незащищенным каналам связи, что оставляет возможность их модификации со стороны злоумышленника;

- 2.2.18.4.  Тахограф не является закрытой системой – разрешается ремонт и модернизация тахографа, что также допускает возможность корректировки регистрируемых в памяти тахографа данных;
- 2.2.18.5.  Разработать концепцию комплексной ревизии нормативных правовых актов и проект по изменению всех взаимосвязанных нормативных актов, обеспечивающих выполнение процедур контроля для подготовки изменений в нормативно-правовую базу в части требований по порядку сбора и обработки данных, поступающих от предприятий.
- 2.2.19.  Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации предлагается опережающими темпами разработать нормативно-правовые акты, регулирующие внедрение, оснащение и применение систем автоматизации на транспорте. Правовое регулирование обеспечит внедрение новых систем автоматизации и структурирует работу уже установленных, что обеспечит качественное увеличение эффективности применяемых методов контроля и профилактики ДТП.
- Нормативно-правовые акты должны устанавливать:
- Порядок применения,
 - Условия взаимодействия с другими системами (стандартизацию интерфейсов),
 - Обеспечение безопасности конструкции, сертификацию и наличие стандартов,
 - Распределение ответственности между участниками,
 - Порядок оснащения.
 - Обеспечивать принципы «допустимости» и «необходимой» безопасности для инновационных решений.
- 2.2.20.  Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации для достижения цели – нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году предлагается:
- Развивать систему «ЭРА-ГЛОНАСС», расширив ее функциональность до системы предотвращения ДТП;
 - Развивать перспективные технологии навигации;
 - Повышать помехозащищенность;
 - 5G;
 - Коммуникация V2X.
- 2.2.21. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации в целях реализации региональных проектов в целях ликвидации мест концентрации ДТП (далее – МКДТП) и для использования при планировании дорожных работ по приведению участков дорог и улиц в нормативное состояние в целях профилактики возникновения новых (миграции существующих) МКДТП предлагается рассмотреть следующие рекомендации:

- 2.2.21.1.  Мероприятия по БДД, должны определяться на основе результатов анализа причин и условий совершения ДТП, а также факторов дорожных условий, которые могут способствовать совершению различных видов ДТП и образованию МКДТП;
- 2.2.21.2.  Мероприятия по БДД в целях профилактики возникновения новых (миграции существующих) МКДТП рекомендуется предусматривать в региональных проектах в составе дорожных работ по приведению участков дорог и улиц в нормативное состояние;
- 2.2.21.3.  При выборе мероприятий по БДД учитывать наличие (отсутствие) в границах аварийно-опасного участка и на смежных с ним участках характерных опасных участков дорог и улиц с высоким риском ДТП. В этих случаях выбор мероприятий по БДД осуществляют с учетом особенностей (вида) характерного участка (геометрических параметров, интенсивности движения, состава транспортного потока, условий видимости и т.д.) и организации дорожного движения на таком участке;
- 2.2.21.4.  Первоочередные меры по улучшению условий движения:
- Работы по устранению недостатков транспортно-эксплуатационного состояния дорог и улиц, оборудованию их элементами обустройства;
 - Работы по поддержанию бесперебойного движения транспортных средств и безопасных условий движения, проводимые в рамках работ по ремонту и содержанию в соответствии с Классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.
- 2.2.21.5.  Мероприятия второй очереди – долгосрочные мероприятия, проводимые в течение нескольких лет в рамках работ по реконструкции или капитальному ремонту дорог и улиц, сроки проведения которых определяются при их планировании в установленном порядке. Выбор мероприятий по БДД второй очереди должен осуществляться во взаимосвязи с планированием других видов дорожных работ, обеспечивающих достижение целей и показателей регионального проекта.
- 2.2.21.6.  Мероприятия должны обеспечивать:
- Повышение безопасности движения пешеходов и велосипедистов;
 - Разделение транспортных потоков встречных направлений;
 - Улучшение условий движения на перекрестках, железнодорожных переездах, у остановок маршрутных транспортных средств;
 - Улучшение условий видимости и зрительное ориентирование водителей транспортных средств в темное время суток;
 - Выравнивание скоростей в транспортном потоке в результате реализации мероприятий по повышению пропускной способности дорог и улиц;
 - Устранение причин и условий возникновения аварийных ситуаций, снижение числа конфликтных ситуаций, создание безопасных режимов движения транспортных средств, представление приоритета движения пешеходом, велосипедистов и МТС с помощью регламентирования режимов движения.

2.3. Обеспечение безопасности движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средства

2.3.1.



Государственной думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству, ФКУ «Росдормониторинг», в целях повышения уровня безопасности и развития перевозок негабаритных грузов, предлагается рассмотреть целесообразность реализации следующих принципов и конкретных предложений:

- Упрощение процедуры выдачи разрешений;
- Введение номенклатуры грузов, без указания точного названия груза (в связи с внедрением АСВГК тяжеловесные грузы будут контролироваться в автоматическом режиме. У заявителя не будет необходимости предоставлять заниженные данные);
- Упразднить обязанность уполномоченного органа проверять достоверность заявляемого груза (связано с предыдущим пунктом предложения, так как не потребуется проверять заниженные весовые характеристики и как следствие – сокращение сроков обработки);
- Вернуть возможность указывать в маршруте в специальном разрешении «И обратно с грузом/без груза»;
- Коррекция НПА в сфере перевозок КГиТ грузов;
- Пересмотр политики осевых нагрузок и общей массы автопоезда;
- Усовершенствовать процедуры защиты перевозчика при рассмотрении административных материалов АСВГК (разработать простую процедуру обжалования вынесенных постановлений);
- Контроль за соблюдением норм при организации перевозок (грузоотправители/ грузополучатели): профилактические мероприятия взвешивание на погрузке и прочем; ввести ответственность грузополучателя за доставку груза без специального разрешения, если такое требовалось. А также в планы проверок грузоотправителей обязательно ввести проверки транспортных накладных с указанием графе 13 отметок о наличии специальных разрешений.
- Работа с грузоотправителями и грузовладельцами: обучение и доведение необходимости соблюдения законодательства; разъяснение ответственности за нарушение КоАП; контроль проведения тендеров – соблюдение сроков необходимых для организации перевозок КГиТГ и наличие пункта в конкурсной документации о предоставлении надлежащим образом оформленного специального разрешения, если такое требуется по весо-габаритным характеристикам груза.

2.3.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству, ФКУ «Росдормониторинг» в целях повышения уровня безопасности и развития перевозок негабаритных грузов предлагается рассмотреть возможность реализации следующих мероприятий:

2.3.2.1. Изложить пункт 4 Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» в следующей редакции:

«Специальное разрешение выдается на одну поездку или на несколько поездок (не более шестидесяти) транспортного средства по определенному маршруту без груза или с аналогичным грузом, имеющим одинаковую характеристику (обобщённое наименование, габариты, масса). Специальное разрешение выдается на срок до шести месяцев. При этом, если в сопутствующих заявлению документах, указываются масса-габаритные характеристики, которые меньше указанных в заявлении, но не более чем на 5%, то это не может быть основанием в отказе приёма заявления и дальнейших претензий во время движения с полученным специальным разрешением

Специальное разрешение выдается на одну поездку или на несколько поездок (не более шестидесяти) крупногабаритной сельскохозяйственной техники (комбайн, трактор) своим ходом в период с марта по сентябрь в пределах одного муниципального образования. Специальное разрешение выдается на срок до шести месяцев.

В случае если срок выданного специального разрешения на движение крупногабаритной сельскохозяйственной техники (комбайн, трактор) не истек, при этом соответствующим транспортным средством совершено предельное количество поездок, указанное в специальном разрешении, владелец транспортного средства вправе подать повторное заявление на движение данной крупногабаритной сельскохозяйственной техники (комбайн, трактор) своим ходом в период с марта по сентябрь в пределах одного муниципального образования. По такому заявлению специальное разрешение выдается в течение четырех рабочих дней со дня его регистрации на одну или несколько поездок (не более шестидесяти) на срок, не превышающий срок действия ранее выданного специального разрешения.

В случае если нагрузка на ось тяжеловесного транспортного средства превышает допустимую нагрузку на ось транспортного средства более чем на два процента, но не более чем на десять процентов, специальное разрешение на движение такого транспортного средства по установленному постоянному маршруту может быть выдано в форме электронного документа, подписанного усиленной квалифицированной электронной подписью должностного лица уполномоченного органа.

В случае если нагрузка на ось тяжеловесного транспортного средства превышает допустимую нагрузку на ось транспортного средства более чем на два процента, но не более чем на десять процентов, специальное разрешение на движение такого транспортного средства по установленному постоянному маршруту, в том числе в форме электронного документа, выдается в упрощенном порядке».

Комментарий по действующему на данный момент пункту 4:

1. В настоящее время, при выдаче разрешений и при проверке на дорогах, требуют совпадения наименования груза, артикула до буквы, а массогабаритных параметров до цифры. Если заявитель (перевозчик) указал большие габариты или массу, чем в сопроводительных документах,

ему отказывают в приёме заявления на одну поездку, мотивируя тем, что в сопроводительных документах (или документах на груз от производителя или в открытых источниках информации и сети интернет) указаны другие параметры. В Приказе № 167 нет указания на то, что фактические параметры, указываемые в подаваемом заявлении могут быть больше, чем указанные в сопроводительных документах. Кроме этого, надо учитывать, что при креплении груза часто используется реквизит, который может менять в большую сторону и габариты и массу. «Одинаковые характеристики» должны подразумевать не точные названия, а то, что важно для безопасности перевозки. Для безопасности перевозки и для определения размера компенсации ущерба автодорогам важны массогабаритные характеристики АТС и нагрузки на ось. Точнее они не должны превышать указанные. Полное наименование, марка, модель являются вторичными. Предлагается упразднить ответственность по КоАП за перевозку крупногабаритного груза при наличии разрешения на согласованные размеры не взирая на наименование груза, если фактически перевозимый груз не требует оплаты ущерба дорогам. Либо допустить указания в графе наименования груза – обобщенных наименований, таких как: оборудование, сельхозтехника, металлоконструкции.

2. Нет понимания на основании чего было определено количество поездок (не более 10) и сроки действия разрешений (не более трёх месяцев). И заявители (перевозчики) и уполномоченные органы заинтересованы в меньшем количестве повторяющейся работы. Поэтому чем больше поездок можно оформить и чем длиннее срок действия разрешения, тем удобней всем.

3. Нет понимания почему специальное разрешение в электронной форме выдаётся только на одну поездку – «В случае выдачи специального разрешения в электронной форме в соответствии с частью 17 статьи 31 Федерального закона, специальное разрешение выдается на одну поездку и на срок до одного месяца». Тем более, что в части 17 статьи 31 ФЗ от 08.11.2007 № 257 Минтранса «Об автомобильных дорогах...» написано следующее: «В случае, если нагрузка на ось тяжеловесного транспортного средства превышает допустимую нагрузку на ось транспортного средства более чем на два процента, но не более чем на десять процентов, специальное разрешение на движение такого транспортного средства по установленному постоянному маршруту, в том числе в электронной форме, выдается в упрощенном порядке. Уполномоченный орган, собственник частной автомобильной дороги, осуществляющие выдачу указанного специального разрешения в упрощенном порядке, доводят до заявителя размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством, в течение одного рабочего дня со дня регистрации заявления о выдаче указанного специального разрешения».

4. Не понятно определение количества поездок (не более 10) и сроки действия разрешений (не более трёх месяцев) в контексте фраз про «постоянный маршрут». Согласно Приказу Минтранса России от 12 марта 2018 г. № 90 «Об утверждении Порядка установления постоянного маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного

средства п. 4. Установление постоянного маршрута допускается, если для проезда по заявленному маршруту в течение 12 месяцев, предшествовавших обращению об установлении постоянного маршрута, владельцу тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства или его представителю (далее – заявитель) было выдано не менее 150 специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.

Предельные весовые и габаритные параметры транспортных средств для установления постоянного маршрута определяются в соответствии с максимальными весовыми и габаритными параметрами транспортных средств, указанными в ранее выданных специальных разрешениях, представленных в целях обоснования установления постоянного маршрута. При этом габаритные параметры транспортных средств для установления постоянного маршрута не должны превышать по ширине 3,0 м, по высоте 4,2 м от поверхности проезжей части, по длине (включая прицеп) – 22,0 м».

Получается следующее: чтобы получить статус «постоянного маршрута» заявитель (или его представитель) должен был получить за предыдущие 12 месяцев не менее 150 специальных разрешений. Чтобы это выполнить он должен практически всегда подавать на 10 поездок 15 раз. Теоретически это возможно. Практически сделать сложно. И непонятно почему для постоянного маршрута должно 150 выданных разрешений (не 100 или не 200)?

2.3.2.2.



Пункт 14 Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» изложить в следующей редакции:

«Уполномоченный орган при рассмотрении представленных документов в течение четырех рабочих дней со дня регистрации заявления осуществляет проверку:

- 1) наличия полномочий на выдачу специального разрешения по заявленному маршруту;*
- 2) технической возможности осуществления движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с заявленными параметрами по кратчайшему маршруту (в случае невозможности проезда по кратчайшему маршруту, определяется другой возможный оптимальный маршрут);*
- 3) информации о государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или юридического лица (для российских перевозчиков) с использованием единой системы межведомственного электронного взаимодействия и подключаемых к ней региональных систем межведомственного электронного взаимодействия;*
- 4) сведений о соблюдении требований о перевозке делимого груза».*

Комментарий к действующему пункту 4: Из четырёх указанных подпунктов, только подпункт «2)» требует временных затрат. Не всегда

и не во всех уполномоченных органах занимаются поиском маршрута, по которому возможен проезд указанного АТС (если по кратчайшему маршруту проезд невозможен), сразу дают отказ, указывая, что поиск «альтернативных маршрутов» в обязанности не входит. При этом заявитель указывает точку начала маршрута и точку окончания маршрута.

2.3.2.3.




Пункт 16 Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» изложить в следующей редакции:

«Уполномоченный орган в течение четырех рабочих дней со дня регистрации заявления:

- 1) устанавливает путь следования из заявленной точки отправления до заявленной точки окончания движения (в первую очередь определяется возможность проезда по кратчайшему маршруту. Если проезд по кратчайшему маршруту невозможен, то определяется другой оптимальный маршрут);*
- 2) определяет владельцев автомобильных дорог по пути следования заявленного маршрута;*
- 3) направляет в адрес владельцев автомобильных дорог, по дорогам которых проходит данный маршрут, часть маршрута, запрос на согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, в котором указываются:*
 - наименование органа, направившего запрос;*
 - исходящий номер и дата запроса;*
 - вид перевозки;*
 - маршрут движения (участок маршрута);*
 - наименование и адрес владельца транспортного средства;*
 - марка и модель транспортного средства, государственный и регистрационный номер транспортного средства;*
 - предполагаемый срок и количество поездок;*
 - характеристика груза (при наличии груза) (полное наименование, марка, модель, габариты, масса);*
 - параметры транспортного средства (автопоезда) (расстояние между осями, нагрузка на оси, количество осей, масса транспортного средства (автопоезда) без груза/с грузом, габариты транспортного средства (автопоезда));*
 - необходимость автомобиля прикрытия (сопровождения), предполагаемая скорость движения (в случае направления запроса на бумажном носителе);*
 - подпись должностного лица».*

◆ Комментарий.


П. 16 связан с п. 14. Поэтому меняется подпункт 1) в соответствии с изменениями п. 14. Все остальные подпункты остаются прежними.

- 2.3.2.4.  Первый абзац 18 пункта Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» в следующей редакции:

«Согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства проводится владельцами автомобильных дорог в течение четырех рабочих дней с даты поступления от уполномоченного органа запроса, указанного в подпункте 3 пункта 16 настоящего Порядка. При этом в указанный срок, владелец автомобильной дороги, в течение четырёх рабочих дней, должен либо согласовать заявленный маршрут; либо предложить другой, с сохранением точек входа и выхода на автодорогу находящуюся на его балансе; либо прислать отказ, с указанием причин невозможности проезда».


- ◆ Комментарий к действующему пункту.

Согласующий орган, так же как и уполномоченный орган, должен иметь цель определить возможный безопасный маршрут движения заявленного транспортного средства. Сейчас этого нет.

- 2.3.2.5.  Добавить подпункт пункт 18 Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства»:

«В случае нарушения владельцами автомобильных дорог или согласующими организациями установленных сроков согласования уполномоченный орган приостанавливает оформление специального разрешения до получения ответа с предоставлением заявителю информации о причинах приостановления».

Ранее это было в п. 22 приказа 258 Минтранса.

- 2.3.2.6.  Пункт 25 и пункт 27 Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» в следующей редакции:

П. 25. «В случае если требуется оценка технического состояния автомобильных дорог, в том числе, если масса транспортного средства (автопоезда) с грузом или без груза превышает фактическую грузоподъемность искусственных дорожных сооружений, расположенных по маршруту движения тяжеловесного транспортного средства, владельцы автомобильных дорог в течение двух рабочих дней с даты регистрации ими запроса, полученного от уполномоченного органа, направляют в уполномоченный орган информацию о необходимости проведения оценки технического состояния автомобильных дорог или их участков, с указанием конкретных причин проведения выше указанной оценки».

П. 27. *«Заявитель в срок до пяти рабочих дней с момента получения от уполномоченного органа направляет в уполномоченный орган согласие на проведение оценки технического состояния автомобильных дорог или их участков. В случае получения отказа заявителя (отсутствия согласия заявителя в установленный срок) от проведения оценки технического состояния автомобильных дорог или их участков уполномоченный орган принимает решение об отказе в оформлении специального разрешения, о чём сообщает заявителю. Заявитель имеет право заключить возмездный договор на проведение технической оценки как с юридическим лицом, указанным балансодержателем, так и с другими юридическими лицами, имеющими право осуществлять такую деятельность».*

◆ Комментарий по действующим пунктам.

Так, по ФЗ № 257 в автомобильные дороги входят и дорожные сооружения (в том числе искусственные сооружения). Сами балансодержатели такую оценку делать не могут. Это не их вид деятельности. Для этого у них есть подрядчики. Навязывать возмездные услуги своего подрядчика они не имеют права, это противоречит антимонопольному законодательству. Кроме того, согласие на оплату расходов должно документально оформляться и подразумевать не только оплату, но и сам предмет договора (объём оказываемых услуг и расценки), за который производится оплата. А об этом ничего в пункте не сказано.

2.3.2.7.




Пункт 40 Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» изложить в следующей редакции:

«Специальное разрешение в случае, если требуется согласование только владельцев автомобильных дорог, и при наличии соответствующих согласований выдается в срок, не превышающий 11 рабочих дней с даты регистрации заявления. В случаях, если владелец автодороги один на всём маршруте, то в срок, не превышающий 6 рабочих дней. В случае необходимости согласования маршрута транспортного средства с Госавтоинспекцией – в течение 15 рабочих дней с даты регистрации заявления. В случаях, если владелец автодороги один на всём маршруте, но требуется согласование маршрута транспортного средства с Госавтоинспекцией, то в срок, не превышающий 10 рабочих дней.

В случае, если для осуществления движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств требуется оценка технического состояния автомобильных дорог, их укрепление или принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, срок выдачи специального разрешения увеличивается на срок проведения указанных мероприятий».


◆ Комментарий.


На практике уполномоченные органы считают, что разрешения можно выдавать на 11-й день. Вне зависимости от того, есть согласование с другими владельцами автодорог или нет. Поэтому логично, что если других владельцев автодорог нет, то разрешение должно быть выдано на шестой рабочий день (что и следует из временных промежутков, расписанных в 167 Приказе на каждом этапе получения специального разрешения).


- 2.3.2.8.  Из подпункта 2 пункта 9 Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» убрать фразу *«способы, места крепления груза»*.

◆ Комментарий.




Это излишние требования. Уполномоченный орган не проверяет и не может проверить эту информацию. Она никак не влияет на массогабаритные характеристика автопоезда, но позволяют избирательно отказывать в регистрации заявлений под предлогом несоответствий.

- 2.3.2.9.  По всему тексту Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» фразу *«комбайн, трактор»* изложить в следующей редакции *«комбайн, трактора и другая сельскохозяйственная техника»*.

- 2.3.2.10.  По всему тексту Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» формулировку *«полное наименование, марка, модель, габариты, масса»* заменить на *«полное наименование, марка, модель, габариты, масса, а в случаях, когда общая масса автопоезда и/или нагрузки на оси автопоезда не превышают допустимых параметров и не требуют возмещения владельцами транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам в Российской Федерации, вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами – обобщенное наименование груза, габариты, масса»*.

- 2.3.2.11.  Вернуть в Приказ Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» пункты о журналах регистрации заявлений и журналах учёта выдачи специальных разрешений, а именно пункт 13 и 42.

п. 13. Заявление регистрируется в журнале регистрации заявлений должностным лицом уполномоченного органа (подведомственного учреждения (организации)) в течение одного рабочего дня с даты его поступления.

- п. 42. Уполномоченный орган ведет журнал выданных специальных разрешений, в котором указываются:
- 1) номер специального разрешения;
 - 2) дата выдачи и срок действия специального разрешения;
 - 3) маршрут движения транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
 - 4) сведения о владельце транспортного средства:
 - 5) наименование, организационно-правовая форма, адрес (местонахождение) юридического лица – для юридического лица;
 - 6) фамилия, имя, отчество, данные документа, удостоверяющего личность, адрес места жительства – для индивидуального предпринимателя и физических лиц;
 - 7) подпись лица, получившего специальное разрешение.
- ◆ Комментарий.
Это необходимо для учёта заявлений и разрешений в бумажном виде.
- 2.3.2.12.  Убрать из всех пунктов Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» информирование заявителя почтовым отправлением (кроме случаев отправления документов для судебных споров).
- ◆ Комментарий.
Почтовое отправление может идти неделю и больше, даже на минимальные расстояния.
- 2.3.2.13.  Исключить пункт 30. Приказа Минтранса России от 05.06.2019 № 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства».
- ◆ Комментарий к действующему пункту.
У заявителя (перевозчика) должны быть договорные отношения с исполнителем услуг по оценке. Соответственно информацию заявитель (перевозчик) напрямую от него получает и предоставляет всем заинтересованным лицам (в данном случае владельцам дорог). Для чего Уполномоченному органу данная информация о другом субъекте? Функции контроля других субъектов у него нет, как и нет возможности оценивать и контролировать выполненные работы. Уполномоченный орган должен получать согласование или несогласование (с указаниями причин этого несогласования).
- 2.3.2.14.  Пункты 4, 5 и 6 Приказа Министерства транспорта РФ от 12 марта 2018 г. № 90 «Об утверждении Порядка установления постоянного маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» изложить в следующей редакции:

Пункт 4. «Установление постоянного маршрута допускается, если для проезда по заявленному маршруту в течение 12 месяцев, предшествовавших обращению об установлении постоянного маршрута, владельцу тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства или его представителю (далее – заявитель) было выдано не менее 30 специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.

Предельные весовые и габаритные параметры транспортных средств для установления постоянного маршрута определяются в соответствии с максимальными весовыми и габаритными параметрами транспортных средств, указанными в ранее выданных специальных разрешениях, представленных в целях обоснования установления постоянного маршрута. При этом габаритные параметры транспортных средств для установления постоянного маршрута не должны превышать по ширине 3,0 м, по высоте 4,2 м от поверхности проезжей части, по длине (включая прицеп) – 22,0 м».

Пункт 5. «В случае если в течение 6 месяцев, предшествовавших обращению заявителя об установлении постоянного маршрута тяжеловесных транспортных средств на движение по указанному маршруту, выдавались специальные разрешения на движение тяжеловесных транспортных средств с превышением допустимых нагрузок на ось на десять процентов и более, то постоянный маршрут устанавливается для движения тяжеловесных транспортных средств, имеющих превышение допустимой нагрузки на ось не более чем на десять процентов».

Пункт 6. «Заявитель направляет в уполномоченный орган заявку на установление постоянного маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее – заявка) (рекомендуемый образец приведен в приложении к настоящему Порядку).

Заявка должна содержать: наименование, телефон, адрес (местонахождение) – для юридических лиц; фамилию, имя, отчество (при наличии), адрес места жительства, данные документа, удостоверяющего личность, – для физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей; идентификационный номер налогоплательщика (далее – ИНН) заявителя.

В заявке также должны быть указаны: наименование уполномоченного органа, исходящий номер и дата заявки; наименование, адрес, телефон, ИНН, основной государственный регистрационный номер юридического лица (далее – ОГРН) или основной государственный регистрационный номер индивидуального предпринимателя (далее – ОГРНИП) – владельца транспортного средства; маршрут движения, параметры транспортного средства (автопоезда): масса транспортного средства (автопоезда) без груза/с грузом, расстояние между осями, нагрузка на каждую ось, количество осей, габариты транспортного средства (автопоезда) – длина, ширина, высота; минимальный радиус поворота с грузом; предполагаемая максимальная скорость движения транспортного средства (автопоезда).

В заявке указываются номера не менее чем 30 ранее выданных специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств и даты их выдачи (с указанием вида перевозки) в целях подтверждения осуществления заявителем перевозок тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов по заявленному маршруту в течение 12 месяцев, предшествующих обращению.

В случае если заявка подается на установление постоянного маршрута тяжеловесного транспортного средства в соответствии с пунктом 5 настоящего Порядка в заявке указываются номера ранее выданных специальных разрешений на движение тяжеловесных транспортных средств с превышением нагрузки на ось и даты их выдачи (с указанием вида перевозки) в целях подтверждения заявителем осуществления движения тяжеловесных транспортных средств по заявленному маршруту в течение 12 месяцев, предшествующих обращению.

Заявка оформляется на русском языке машинописным текстом (буквами латинского алфавита возможно написание наименования и адреса владельца транспортного средства).

В случае подачи заявки представителем владельца тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства к заявке прилагаются документы, подтверждающие полномочия представителя владельца транспортного средства.

Заявка подписывается заявителем, с указанием фамилии, имени, отчества (при наличии) (для юридического лица – руководителем либо уполномоченным лицом), а также заверяется печатью (при наличии)».

2.3.2.15.



Предлагается обратить внимание на вопрос обязанности разработки проекта организации дорожного движения (ПОДД), который возлагается на заявителя (перевозчика) и рассмотреть целесообразность снятия с заявителя разработки и предоставления ПОДД.

◆ Комментарий.

Так, в 18 пункте 167 Приказа написано: «...при этом разработка проекта организации дорожного движения, специального проекта в соответствии с частью 14 статьи 31 Федерального закона обеспечивается заявителем».

Но в ФЗ от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» Статья 31. Движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, а также транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов. в п. 14 указано: «В случае, если для движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства требуется оценка технического состояния автомобильных дорог, их укрепление или принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений

и инженерных коммуникаций, лицо, в интересах которого осуществляются перевозки указанным транспортным средством, возмещает юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим такую оценку и принимающим такие меры, расходы на осуществление такой оценки и принятие таких мер до получения специального разрешения, указанного в части 1 или 2 настоящей статьи».

◆ Комментарий.

В этом пункте не идёт речь ни о проекте организации дорожного движения, ни о специальном проекте.

При этом надо учитывать, что в ФЗ от 29 декабря 2017 года № 443 «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в Статье 8. «Органы и организации, осуществляющие функции в области организации дорожного движения» указывается: «1. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления осуществляют свои полномочия в области организации дорожного движения непосредственно или через уполномоченные ими подведомственные организации (далее – организации, уполномоченные в области организации дорожного движения)». Соответственно, заявитель (перевозчик) не занимается организацией дорожного движения, это не свойственная ему функция и проект организации дорожного движения он не должен делать.

В Приказе Минтранса России от 12.01.2018 № 10 «Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.04.2018 № 50940) содержится следующее:

п. 26. Проект организации дорожного движения должен содержать следующие сведения:

- 1) схему и описание маршрута движения;
- 2) характеристики и параметры транспортных средств, участвующих в движении;
- 3) расположение автомобилей прикрытия спереди и сзади сопровождаемого транспортного средства;
- 4) график движения по маршруту с учетом интенсивности дорожного движения;
- 5) схемы изменения организации дорожного движения и прикрытия автомобилем сопровождения на участках, имеющих ограниченную видимость, и в местах, указанных в графе «Особые условия» специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее – специальное разрешение);
- 6) порядок проезда сложных участков маршрута (поворотов, перекрестков, железнодорожных переездов, сужений проезжей части, участков с выездом на полосу встречного движения) с нанесенной на схему траекторией дорожного движения;

- 7) места осуществления контрольных промеров габаритов искусственных сооружений и коммуникаций в процессе дорожного движения;
- 8) места остановок и стоянок для отдыха и пропуска попутных (встречных) транспортных средств.

Проект организации дорожного движения должен также содержать информацию о необходимости полного или частичного перекрытия движения на участках автомобильной дороги.

П. 27. Сведения, изложенные в проекте организации дорожного движения, должны быть подтверждены фотоматериалами, отражающими реальное состояние объектов дорожной инфраструктуры на момент подачи заявления на получение специального разрешения.

◆ Комментарий.


Из вышенаписанного следует, что заявитель – перевозчик должен за владельца автодороги принимать решение о необходимости полного или частичного перекрытия движения на участках автомобильной дороги; должен сделать схемы изменения организации дорожного движения и прикрытия автомобилем сопровождения на участках, имеющих ограниченную видимость, самостоятельно и в местах, указанных в графе «Особые условия» специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее – специальное разрешение);


Непонятно как перевозчик (заявитель) может узнать места, где потом, когда будет получено специальное разрешение, будут указаны эти места в графе «Особые условия», остаётся загадкой.

Перевозчик не имеет возможности выполнить все выше указанные требования к ПОДД и разработка ПОДД по действующим нормативно-правовым актам обязанность владельцев дорог.


3. ТРАНСПОРТНАЯ (АВИАЦИОННАЯ) БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

3.1. Транспортная (авиационная) безопасность.


3.1.1.  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается активизировать работу по синхронизации требований нормативно-правового регулирования в области авиационной и транспортной безопасности, а также устранить их дублирование. При обеспечении безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИ и ТС) воздушного транспорта существует проблема одновременного правового регулирования этого вопроса законодательством в области обеспечения авиационной и транспортной безопасности («Воздушным кодексом Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ и Закон).

3.1.2.  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях повышения качества работы в области обеспечения транспортной безопасности, снижения финансовой и административной нагрузки на субъекты транспортной инфраструктуры предлагается инициировать внесение следующих изменений в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»:

П. 3.12.1. – Пункт 9. Программой авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия), предусмотренной международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, является совокупность планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств воздушного транспорта, эксплуатируемых одним субъектом транспортной инфраструктуры, которые разрабатываются с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации (часть 9 введена Федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ). Для эксплуатанта (авиакомпания) по авиационной и транспортной безопасности единым документом должна быть Программа авиационной безопасности, к которой в качестве приложений (дополнений) идут оценки уязвимости ТС по типам эксплуатируемых воздушных судов (а не по группам, так как на практике приходится разрабатывать и оценку уязвимости, и план ОТБ на каждое однотипное воздушное судно в связи с изменениями количества воздушных судов в свидетельстве эксплуатанта). Программа полностью заменит требуемые сегодня планы ОТБ ТС, в которых идет просто «пересказ» Программы.


3.1.3.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта с целью использования потенциала персонала служб авиационной безопасности, имеющего профессиональную подготовку и опыт в сфере обеспечения безопасности на воздушном транспорте, предлагается инициировать признание службы авиационной безопасности

авиационных компаний, аэропортов и авиапредприятий подразделениями транспортной безопасности, поскольку силы обеспечения транспортной безопасности в аэропорту (согласно Закону) и служба авиационной безопасности (согласно Воздушному кодексу Российской Федерации) – это аналогичные подразделения фактически с идентичными задачами.

- 3.1.4.  Государственной Думы ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается рассмотреть возможность выведения из-под действия Закона деятельности авиапредприятий и аэропортов в связи с тем, что в настоящее время мероприятия по защите и безопасности воздушных судов и авиационной инфраструктуры уже урегулированы другими законами и нормативными правовыми актами.


В настоящее время двойное нормативное регулирование правоотношений в сфере обеспечения антитеррористической защищенности аэропортов (мер транспортной и авиационной безопасности), которое создает избыточные требования контрольно-надзорных органов к предприятиям и приводит к необоснованному увеличению затрат субъектов транспортной инфраструктуры, практически не влияющих на усиление уровня их безопасности.

- 3.1.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях значительного сокращения расходов всех малых аэропортов страны предлагается рассмотреть следующие проблемные вопросы и внести изменения в нормативно-правовые акты:

- 3.1.5.1.  Постановлением Правительства РФ от 28.07.2018 № 886 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» установлена обязанность субъектов транспортной инфраструктуры по оснащению объектов оборудованием, сертифицированным по постановлению Правительства РФ от 26.09.2016 № 969.

В связи с высокой стоимостью сертификационных процедур, отсутствия регламентирующих требований к ценообразованию сертификации, значительному удалению аэропортов и фактическому износу оборудования необходимо предусмотреть переходный период и дать возможность СТИ планомерно заменить установленное оборудование на сертифицированное.


Постановление 886 предусматривает такой переходный период для авиакомпаний до 2025 года, такие же сроки необходимы и для малых аэропортов и внесение таких изменений позволит предприятию избежать дополнительных затрат в размере 243 млн рублей.

- 3.1.5.2.  Во многих аэропортах контрольно-пропускные пункты расположены в непосредственной близости к зданиям аэровокзалов. Транспортные средства через КПП проезжают крайне редко, и содержать полноценное КПП

с круглосуточным дежурством сотрудников аэропорта, для предприятия финансово нецелесообразно. Кроме того, даже имеющиеся контрольно-пропускные пункты не удовлетворяют требованиям Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности (утв. приказом Минтранса РФ от 23.07.2015 № 227).


Для снижения затрат на их оборудование предлагаем допуск транспортных средств на контролируемую территорию аэропорта осуществлять через ворота в периметровом ограждении аэродрома с соблюдением мер авиационной и транспортной безопасности. Требования по созданию КПП для ОТИ 4 и 5 категории необходимо сделать рекомендательными.

Установка КПП, а именно приобретение модульного здания, его доставка, монтаж, оснащение интроскопом и прочими обязательными техническими средствами досмотра, охраны, видеонаблюдения и контроля в условиях Крайнего Севера требует значительных затрат. На приобретение или замену 28 контрольно-пропускных пунктов ФКП «Аэропорты Севера» дополнительно потребуется не менее 259 млн. рублей, а на их эксплуатацию – еще 11 млн рублей ежегодно.





- 3.1.5.3.  Согласно нормам, правилам и процедурам, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.1994 № 897 в контролируемой зоне аэропорта, на объектах авиатопливообеспечения и на коммерческих складах устанавливаются дополнительные ограждения, а также вводится пропускной режим.

Необходимо для складов ГСМ, находящихся в зоне транспортной безопасности (на контролируемой территории) аэропортов 4 и 5 категории ОТИ, где зачастую заправка воздушных судов происходит с частотой 2–3 раза в неделю, упразднить наличие отдельного КПП. Охрана складов ГСМ в данном случае может осуществляться путём патрулирования и видеонаблюдения.

Выполнение данных мероприятий требует единовременно дополнительных средств в размере 135 млн рублей и 114 млн рублей ежегодно.

- 3.1.5.4.  В связи с низкой вероятностью возникновения актов незаконного вмешательства для ОТИ 4 и 5 категории исключить из (пп. 3 п. 5, пп. 4 п. 16 и пп. 5) п. 19 Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 28.07.2018 № 886 требований о создании либо привлечения на договорной основе групп быстрого реагирования.



Для выполнения данного требования в каждом аэропорту предприятия необходимо привлечение в среднем 10 дополнительных сотрудников, а в целом – около 300 человек, что приведет к росту затрат на оплату труда либо расходов на привлечение ГБР на договорной основе.







- С момента создания предприятия актов незаконного вмешательства в деятельность предприятия, повлекших за собой экономический ущерб или человеческие жертвы, не совершено, и внесение предлагаемых изменений поможет предприятию избежать дополнительных затрат в размере 372 млн рублей в год.
- 3.1.5.5.  Необходимо внесение изменений в пункт 25 ФАП («Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных приказом Минтранса России от 28.11.2005) № 142 позволяющих придать рекомендательный характер норме об устройстве грунтовых патрульных дорог для аэропортов, отнесенных к четвертой и пятой категории объектов транспортной инфраструктуры. Внесение данных изменений позволит сэкономить как средства авиационных предприятий направленные на строительство и содержание дорог, так и бюджетные средства, направляемые на реконструкцию аэропортов, так как проектами реконструкции в обязательном порядке предусматривается строительство патрульных дорог.
- 3.1.5.6.  В аэропортах местных воздушных линий выполняется не более 1–2 рейсов в день на воздушных судах 3–4 класса, до 50 пассажиров, предполетный досмотр пассажиров начинается за один час до вылета воздушного судна. Как правило, досмотр длится не более 20–30 минут, поэтому 2 инспекторов службы авиационной безопасности достаточно для производства досмотра без нарушения требований по длительности работы за интроскопом.
- В связи с чем, необходимо дополнение пункта 38 приказа Минтранса РФ от 25.07.2007 № 104 «Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров» о составе группы предполетного досмотра для аэропортов МВЛ 4 и 5 категории ОТИ из 2 (двух) сотрудников службы авиационной безопасности, что приведет к экономии ФОТ предприятия на 31 млн.рублей в год.
- 3.1.5.7.  В большинстве аэропортов местных воздушных линий стоянка прибывающего воздушного судна составляет менее одного часа и экипаж его не покидает, а прибывающие воздушные суда проходят предполётный досмотр в пункте убытия. В связи с чем, необходимо предусмотреть возложение обязанностей по проведению предполётного досмотра воздушных судов в таких ситуациях на членов лётного экипажа, для чего включить в п. 46 ФАП № 142 абзац 3 в следующей редакции: «Для аэропортов МВЛ с низкой интенсивностью полетов 4 и 5 категории ОТИ, где стоянка ВС составляет не более одного часа, обязанности по проведению предполётного досмотра воздушных судов возложить на членов лётного экипажа». Данные изменения позволят оптимизировать штатную численность службы авиационной безопасности, что приведет к экономии 38 млн рублей в год.
- 3.1.5.8.  Необходимо внесение изменений в пункт 6 статьи 84 Воздушного кодекса Российской Федерации, пункт 4 Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 01.02.2011 № 42 в части расширения









круга субъектов, осуществляющих охрану аэропортов, позволяющие осуществлять охрану аэропортов силами служб авиационной безопасности без привлечения подразделений ведомственной охраны Минтранса России, что позволит без снижения уровня транспортной безопасности оптимизировать затраты авиационных предприятий на охранные услуги.

По состоянию на сегодняшний день изменения в указанные нормативные акты согласованы соответствующими органами федеральной исполнительной власти и внесены на рассмотрение в Государственную Думу РФ России.

Принятие данных изменений позволит сэкономить предприятию в 2019 году более 102 млн. рублей, а начиная с 2020 года при передаче охраны от УВО Минтранса собственным подразделениям транспортной безопасности всех аэропортов предприятия, экономия составит более 150 млн рублей ежегодно. Вместе с тем собственные затраты на проведение первичной аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и последующей аккредитации предприятия как юридического лица в качестве подразделения транспортной безопасности составят более 18 млн рублей. С учетом дефицита кадров и высокой текучестью в филиалах предприятия, затраты на аттестацию вновь принимаемых работников будут ежегодно увеличиваться. В этой связи, с целью снижения финансовой нагрузки ОТИ 4 и 5 категории, для аэропортов с малой интенсивностью полетов предлагается проводить аттестацию не всех сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности, а лишь лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объектах и в субъекте транспортной инфраструктуры.


- 3.1.6.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях обеспечения конкуренции между ведомственной охраной и иными аккредитованными подразделениями транспортной безопасности, оптимизации экономических затрат предприятий на охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры, сохранения возможности выбора вариантов охраны предлагается активизировать работу по принятию проекта изменений в пункт 6 статьи 84 Воздушного кодекса Российской Федерации, предусматривающего расширение круга субъектов, осуществляющих охрану аэропортов, а именно, включение юридических лиц, аккредитованных в качестве подразделений транспортной безопасности. А также привести в соответствие с планируемыми изменениями постановление Правительства Российской Федерации от 01.02.2011 № 42.
- 3.1.7.  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается рассмотреть возможность признания служб авиационной безопасности аэропортов и авиапредприятий подразделениями транспортной безопасности без проведения процедуры аккредитации, аналогично подразделениям ведомственной охраны Минтранса России, внося соответствующее дополнение в содержание Закона.


- Авиаперсоналу, отнесенному к силам обеспечения транспортной безопасности, по существующим требованиям проходящий подготовку по программам авиационной безопасности, помимо этого, обязан обучаться и проходить аттестацию по транспортной безопасности.
- 3.1.8.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях расширения списка субъектов охраны, которых возможно привлечь для обеспечения безопасности аэропортов, и оптимизацию затрат предприятий в условиях необходимости выполнения задач по авиационной и транспортной безопасности до завершения работы по гармонизации законодательства предлагается включить в состав субъектов охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры ФГУП «Охрана» Росгвардии.
- 3.1.9. Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях оптимизации профильного законодательства предлагается рассмотреть целесообразность реализации следующих мероприятий:
- 3.1.9.1.  Инициировать внесение изменений в Закон записать: «Транспортная безопасность в гражданской авиации РФ регламентируется нормами международного и российского воздушного права по авиационной безопасности». Из Закона упоминание о транспортной безопасности для гражданской авиации РФ в части обязанности субъектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта по обеспечению транспортной безопасности – изъять;
- 3.1.9.2.  Возможность передачи функций по охране границ территорий аэропортов с малой интенсивностью от ведомственной охраны Минтранса России службам авиационной безопасности (подразделениям сил транспортной безопасности) аэропортов;
- 3.1.9.3.  Разграничение зоны ответственности служб авиационной безопасности и подразделений транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах воздушного транспорта;
- 3.1.9.4.  Внесение необходимых изменений и дополнений в законодательство Российской Федерации, исключающих дублирование функций и неоднозначность ответственности сил, привлекаемых к организации и обеспечению охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, согласно требованиям авиационной и транспортной безопасности;
- 3.1.9.5.  Пересмотр на законодательном уровне концепции механического включения авиационной безопасности в транспортную безопасность. Для эффективного обеспечения безопасности воздушных перевозок Закон должен быть гармонизирован с нормами международного и российского воздушного права.


- 3.2.** Безопасность полетов.
- 3.2.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях обеспечения безопасности полетов предлагается рассмотреть целесообразность выполнения следующих мероприятий:
- 3.2.1.1.  В связи с повторяемостью авиационных происшествий по одним и тем же причинам отработать действенную систему оперативного реагирования на рекомендации комиссий по расследованию авиационных происшествий с доведением рекомендаций до конкретных планов мероприятий с контролем сроков их исполнения;
- 3.2.1.2.  Принимая во внимание неуклонно растущий процент авиационных происшествий, связанных с проявлением человеческого фактора в летной и технической эксплуатации воздушных судов, разработать в государствах целевые комплексные программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов;
- 3.2.1.3.  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 технического персонала, осуществляющего техническое обслуживание указанных воздушных судов;
- 3.2.1.4.  Обеспечить в 2019–2020 гг. проведение научно-технических конференций по обобщению опыта эксплуатации конкретных типов ВС в различных климатических условиях;
- 3.2.1.5.  С учетом повторяющихся случаев авиационных происшествий и инцидентов, связанных с попаданием воздушных судов в сложные пространственные положения, в соответствии с требованиями положений документа ИКАО 10011 «Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них» завершить исследования по изучению условий потери экипажами воздушных судов пространственной ориентировки и попадания в сложное пространственное положение с выдачей практических рекомендаций по повышению безопасности полетов. По результатам работы разработать и внедрить специальный курс повышения квалификации летного состава (типа Upset Recovery), предусмотрев в нем теоретическую и практическую части. Разработать и внедрить в программы подготовки летных экипажей изучение механизмов возникновения и действия соматогравитационных иллюзий и путей их предотвращения;
- 3.2.1.6.  Обеспечить разработку и внедрение национальных стандартов по оборудованию ВС видеорегистраторами обстановки в кабине пилотов;
- 3.2.1.7.   Необходима разработка нормативного документа, регламентирующего основные положения, технологические особенности и рекомендации


по эксплуатации элементов и сооружений летных полей аэродромов в различные периоды года на основании действующих в государствах авиационных правил, учитывающего:


- Особенности летнего и зимнего содержания аэродромов с грунтовым и искусственным покрытием;
- Методы определения измерения коэффициента сцепления;
- Основные параметры физических характеристик, при котором аэродромы допускаются к эксплуатации ВС;
- Очередность очистки (уплотнения) снега на элементах летного поля и при каких подготовленных элементах летного поля возможно возобновлять полеты ВС;
- Допустимое количество осадков, при которых возможно выполнение полетов ВС.


3.2.1.8.  В связи с повторяющимися случаями потери пространственной ориентировки пилотами вертолетов при попадании в условия, не соответствующие ПВП, рассмотреть целесообразность проведения разовой проверки в реальных полетах на соответствие установленным требованиям в части достаточности подготовки (в том числе в психологическом плане) к выполнению маневров только по приборам.
















3.2.1.9.  Рассмотреть вопрос достаточности тренажерной подготовки пилотов вертолетов для отработки техники пилотирования по приборам. Рекомендовать эксплуатантам при проведении сезонной подготовки восстановить в ППЛС тренировку экипажа «под шторкой».

3.2.1.10.  Рассмотреть вопрос о достаточности закрепленных законодательно мер ответственности за незаконное использование воздушного пространства, выполнение полётов на неисправных воздушных судах и пилотами, не имеющими права управления воздушным судном.

3.2.1.11.  В целях обеспечения безопасности использования воздушного пространства, контроля за деятельностью АОН, сбора статистической информации, данных по налёту и разработки мер по обеспечению безопасности полетов, совместно с АОПА и другими общественными организациями рассмотреть целесообразность обязательного оборудования самолётов АОН системами спутникового наблюдения (трекерами) с интеграцией получаемой информации в систему ОрВД (по примеру АЗН-В).

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

3.2.1.13.  Рассмотреть целесообразность разработки порядка получения сертификата летной годности для импортируемых ВС АОН, выпущенных серийно и не имеющих сертификата типа в государствах-участниках Соглашения.

- 3.2.1.14.  Рассмотреть целесообразность изменения сложившегося порядка регистрации ВС АОН с целью обеспечения четкой взаимосвязи между регистрацией ВС и выдачей на него сертификата летной годности.
- 3.2.1.15.  В связи с повторяющимися случаями выполнения полетов ВС АОН с истекшим сроком действия (или при отсутствии) обязательных документов, рассмотреть целесообразность доработки действующих нормативных документов по контролю за деятельностью АОН для реализации механизма непрерывного мониторинга за летной годностью воздушных судов и выполнением полетов пилотами и эксплуатантами АОН.
- 3.2.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях в целях безопасной и эффективной интеграции беспилотных авиационных систем в единое воздушное пространство Российской Федерации предлагается:
- 3.2.2.1.   Отработать нормативную правовую базу безопасного применения и порядка противодействия БАС;
- 3.2.2.2.   Установить требования к кибербезопасности применения БАС.
- 3.2.2.3.  Разработать инновационные и эффективные средства борьбы с БАС, для обеспечения национальной безопасности, борьбы с терроризмом;
- 3.2.2.4.   Установить требования к транспортной безопасности, как защищенности от актов незаконного вмешательства (включая кибербезопасность), применения БАС;
- 3.2.2.5.  Обеспечить безопасность полетов БАС. Управление рисками при авиационной деятельности является ключевой функцией системы управления безопасностью и осуществляется в целях обеспечения приемлемого уровня безопасности применения БАС;
- 3.2.2.6.  Осуществить предлагаемый Госкорпорацией по ОрВД принцип автоматизированного контроля БАС непосредственно службой ОрВД, который предполагает формирование управления по принципам группового применения (управления) БАС;
- 3.2.2.7.  Установить контроль продаж БАС;
- 3.2.2.8.  Возложить ответственность на владельцев БАС за незаконное производство, сертификацию, регистрацию (учет) и несанкционированное применение БАС;
- 3.2.2.9.  Осуществить категорирование БАС. В рамках данной Концепции категорирование БАС основывается на риск – ориентированном подходе эксплуатация БАС должна регулироваться пропорционально риску, связанному с их применением;
- 3.2.2.10.  Запретить воздушным судам авиации общего назначения и беспилотным авиационным системам полеты над объектами транспортной

инфраструктуры всех видов транспорта. В случае необходимости осуществления таких полетов проводить их только по согласованию с субъектом транспортной инфраструктуры владеющим данным объектом;

3.2.2.11.



Установить правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации:

- До 150 метров в воздушном пространстве класса G вне населенных пунктов, зон ограничения, воздушного пространства аэропортов, объектов инфраструктуры и промышленных объектов без ограничений, а в воздушном пространстве выше перечисленных объектов с разрешения администрации или уполномоченного органа;
- Выше 150 метров совместно с пилотируемой авиацией обеспечить:
- Оснащение БАС аппаратурой АЗН, позволяющей передавать информацию о местонахождении воздушного судна в реальном времени и автономном режиме (Внести изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ в главу V, статьи 37, ввести пункт 11: гражданские воздушные суда должны быть оснащены системами автоматического зависимого наблюдения (АЗН) с использованием космической системы «ГЛОНАСС» (с исключением возможности отключения данной системы пилотом при выполнении полета). Реализация оснащения воздушных судов (ВС) гражданской авиации аппаратурой АЗН-В направлена на решение задач наблюдения и управления ВС различного назначения с целью повышения безопасности полетов и эффективности выполнения специальных задач, создание системы управления полетами пилотируемой беспилотной авиации в едином воздушном пространстве;
- Оснащение БАС аппаратурой поиска и спасания с возможностью ликвидации БАС;
- Контроль управления БАС на маршруте полета со связью прямой линии с органами ОрВД.

3.2.2.12.



Установить порядок учета и регистрации БАС, а именно:

- до 30 кг и менее в соответствии пунктом 3.2 статьи 33 ВК РФ рекомендовать Правительству Российской Федерации определить уполномоченный орган учета БАС;
- свыше 30 кг вести единый государственный реестр Росавиацией.

3.2.2.13.












В соответствии с пунктом 1, статьи 37 ВК РФ рекомендовать Правительству Российской Федерации определить уполномоченный орган и порядок сертификации БАС (наземной станции, канала управления и самого летательного аппарата);

3.2.2.14.



Установить классификацию беспилотных летательных аппаратов в зависимости от массы:

- «микро» (условное название) – массой до 10 килограммов, временем полета менее 1 часа и высотой полета до 1 000 метров;
- «мини» – массой от 10 до 50 килограммов, временем полета от 1 часа до 3–4 часов и высотой полета от 1 000 до 5 000 метров;

- средние («миди») – массой от 50 до 1 000 килограммов, временем полета от 3–4 до 10 часов и высотой полета от 5 000 до 10 000 метров;
 - тяжелые – массой выше 1 000 килограммов, временем полета более 10 часов, и высотой полета более 10 000 метров.
- 3.2.2.15.  Определить порядок подготовки внешних пилотов. Подготовку внешних пилотов БАС осуществлять, исходя из государственных Стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, в специализированных образовательных организациях;
- 3.2.2.16.  Определить нормы летной годности БАС;
- 3.2.2.17.   Определить правила полетов БАС в воздушном пространстве Российской Федерации, включая:
- Оснащение БАС аппаратурой поиска, при наличии опасных грузов;
 - Контроль управления БАС на маршруте полета со связью внешнего пилота прямой линией с органами ОрВД.
- 3.2.2.18.   Установить ответственность собственника, юридического и физического лица за нарушения требований безопасности полетов и транспортной безопасности при эксплуатации БАС.
- 3.2.3.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта, принимая во внимание складывающуюся ситуацию с ростом интенсивности воздушного движения в пространстве класса G, угрозу несанкционированного вмешательства БЛА в работу пилотируемой ГА, предлагается рассмотреть возможность воздания системы организации и контроля за воздушным движением малой авиации на основе мобильных GSM сетей связи и A-GPS технологии.
- 3.2.4.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается определить основным требованием к производителям дронов при сертификации – обязательное наличие GPS-трекера со слотом под SIM-карту. Карту можно выдавать при регистрации ЛА, независимо от его типа.
- 3.2.5.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается ввести на законодательном уровне систему регистрации и идентификации ЛА, посредством размещения на нем передающего оборудования GSM связи, позволит решить много вопросов по контролю использования малых ВС и БПЛА, а работа оборудования – снять нагрузку на диспетчерский состав органов ОрВД.
- 3.2.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях совершенствования структуры Единой системе авиационно-космического поиска и спасания, повышения её эффективности, снижения смертности на воздушном и морском транспорте,



улучшение работы санитарной авиации, а также повышения уровня подготовленности работников ЕС АКПС, выравнивание зарплат у работников одного уровня в ЕС АКПС и ЕС ОВД, повышение социальной защищенности спасателей предлагается обратить внимание на следующие вопросы.

В ЕС АКПС отсутствует объединённое командование над поисково-спасательными силами (ПСС) всех ведомств. При существующей системе организации ЕС АКПС, органы принимающие участие в ПСР, находятся территориально в разных местах и административно не подчиняются друг другу. Такая система управления является громоздкой, порождает массу согласований, на что требуется много времени, и постоянного ожидания утверждения начальником Управления фактически принятых оперативным органом решений или же указаний «сверху».


Нарушение целостности ПСО привело к отставанию в техническом оснащении ЕС АКПС, снижению уровня подготовки экипажей и спасателей, к недостаточному финансированию. Недостаточна социальная защита спасателей.


Значительно ухудшилась система профессиональной подготовки спасателей и экипажей ВС, как поисково-спасательных, так и транспортных. В АПСС СССР существовал минимальный норматив для спасателей – 40 прыжков с парашютом или спусков на спусковых устройствах в производственных условиях (по 10 в квартал). Кроме того, 60–70 прыжков и спуски выполнялись на учебно-методических сборах территориальных управлений. Все это оплачивалось. Большое внимание уделялось слетанности экипажей ПС ВС и спасателей. Сейчас эта система разрушена. Нет единого курса (программы) подготовки экипажей ПС ВС. Подготовка к выживанию в экстремальных условиях проводится, в подавляющем большинстве, в классах и бассейнах. Невысокие зарплаты, недостаточная социальная защита приводят к текучке кадров. Подготовленные спасатели уходят в другие ведомства и службы, где условия труда лучше.

Представляются рассмотреть следующие пути решения данных вопросов:

- 3.2.6.1.  Структуру ЕС АКПС передать в Госкорпорацию ОрВД, что обеспечит единство руководства и финансирования, упростит взаимодействие и повысит эффективность управления; позволит выровнять зарплаты и социальные гарантии работников равного уровня. Максимум функций и полномочий по принятию решений и управлению подразделениями делегировать руководителям ПСР в районе ответственности. Наделить Госкорпорацию ОрВД функцией контроля над профессиональной подготовкой экипажей ПС ВС, оснащением и техническим состоянием дежурных ВС.
- 3.2.6.2.  Недостаточность финансирования за счет аэронавигационных сборов компенсировать целевым финансированием с госбюджета. Разрешить органам АКПС (ОрВД) размещать госзаказы на проектирование вертолетов и самолетов, способных вести ПСР в условиях полярной ночи над акваторией северных морей (с дозаправкой в воздухе, лыжным шасси, с посадкой на воду, тепловизорами, эхолотами и медицинским оборудованием), на

спасательные средства, способные активно передвигаться самостоятельно в случае авиационного происшествия, на средства индивидуальной и коллективной защиты напрямую или по конкурсу, главным требованием в котором принимаются высокие тактико-технические характеристики, а не малая стоимость.


3.2.6.3.  Поисково-спасательная служба – это дежурная служба, которая поднимается по тревоге. Соответственно должно планироваться рабочее время и отдых, численность и квалификация личного состава. Такая служба более ассоциируется с воинской службой, как по нагрузкам, так и по опасности. Программы и планы подготовки персонала, условия проведения тренировок и учений необходимо приближать к экстремальным. Нужно реанимировать требования и практику, положительно зарекомендовавшие себя в АПСС СССР. В связи со сказанным, необходимо внести изменения и дополнения в квалификационные справочники, а также в НПА, регламентирующие выход спасателей на пенсию и социальные льготы.






3.2.6.4.  Рассмотреть вопрос о воссоздании Полярной авиации, как государственного предприятия. На которую возложить транспортное обеспечение в Арктическом регионе, как нужд населения, так и оборонных структур, функции санавиации, ледовую проводку, мониторинг окружающей среды и выполнение поисково-спасательных работ.

3.2.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях снижения смертности на воздушном транспорте и повышения уровня аварийно-спасательной подготовки экипажей ВС предлагается обратить внимание на следующие вопросы:

- 1) Инструкции по безопасности для пассажиров создаются методом калькирования и практически одинаковы для всех типов самолетов, без учета конструкции кресел и расстояния между рядами. Рекомендуемую защитную позу невозможно занять в эксплуатируемых ВС и в ней содержатся рекомендации «к самоубийству». Схемы эвакуации пассажиров неконкретны и способствуют образованию «пробок».
- 2) Технологии работы экипажа не учитывают психологию поведения людей при смертельной опасности, не конкретизированы. Поэтому не эффективны.
- 3) Аварийно-спасательная подготовка экипажей далека от реальных ситуаций, не способствует выработке навыков управления неорганизованной группой людей и практических навыков действий в различных ситуациях и психологической готовности к действиям в экстремальных ситуациях. Нет программы и методики объективной оценки уровня подготовки членов экипажей и экипажей в целом.


Представляются рассмотреть следующие пути решения проблем:

3.2.7.1.  Провести НИР по разработке Инструкций по выживанию по типам ВС с учетом их конструктивных и планировочных особенностей, а также Технологий работы экипажей ВС при вынужденной посадке;

- 3.2.7.2.  Провести НИР по разработке программ и методик аварийно-спасательной подготовки экипажей ВС, основанных на ситуационном подходе, а также технических требований к тренажерам и техническим средствам обучения;
- 3.2.7.3.  Провести НИР по разработке программы и методики объективной оценки уровня подготовки членов экипажей и экипажей в целом, а также программного обеспечения для ЭВМ.
- 3.2.8. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству обороны Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается обратить внимание на катастрофы вертолетов и самолетов 3–4 класса на акваториях морей, в которых гибель людей наступает в следствие утопления, так как они не успевают покинуть быстро тонущее ВС, а индивидуальные дыхательные приборы отсутствуют; от гипотермии, так как термогидрокостюмы отсутствуют. Происшествия происходят, как правило, в сложных метеоусловиях и ночью, когда проведение поисково-спасательных операций затруднительно. Плоты ветром уносит в открытый океан. На борту ВС отсутствуют авиационные спасательные лодки, которые позволяют экипажу самостоятельно добраться до ближайшего берега.
- Экипажи ВС и служебные пассажиры не имеют подготовки по пользованию авиационными спасательными лодками и не имеют навыков выживания в морских условиях.
- При оснащении ВС индивидуальными и коллективными спасательными средствами не учитываются климатические условия России. В руководящих документах содержатся нормативы пригодные для теплого климата, а не в холодных морях. В РЛЭ указываются конкретные типы спасательных плавсредств. Это затрудняет введение новых, более совершенных образцов.
- Представляются рассмотреть целесообразность следующих путей решения проблем:
- 3.2.8.1.  Провести НИОКТР по разработке ГОСТР «Авиационные спасательные лодки», а также разработке весельно-парусной лодки, пригодной для эксплуатации в Арктических условиях, вместимостью не менее 6 человек;
- 3.2.8.2.  Провести НИОКТР по разработке индивидуального дыхательного прибора-самоспасателя с запасом воздуха не менее чем на 5 минут;
- 3.2.8.3.  Внести в ФАПы, регламентирующие подготовку и выполнение полетов, требование, что при полетах вертолетов всех классов и самолетов 3 класса и ниже над водными пространствами с температурой воды ниже 150С на борту ВС должны находиться термогидрокостюмамы, дыхательные приборы с запасом воздуха не менее чем на 5 минут, весельно-парусные лодки. Из РЛЭ изъять указание конкретных типов спасательных плавсредств, а указывать их минимальную вместимость, максимальные вес и габариты.

4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

4.1. Транспортная безопасность железнодорожного транспорта и метрополитена.

- 4.1.1.  Министерству транспорта Российской Федерации в целях оптимизации затрат субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков предлагается инициировать исключение из 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, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 (далее – Требования), обязанности по проведению досмотра на входе в вагон.

Изложить подпункт 3 пункта 18 Требований в следующей редакции:

«3) выявлять нарушителей, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению или совершения актов незаконного вмешательства, при движении транспортного средства в составе поезда путем наблюдения и (или) проведения собеседования, выборочно осуществлять досмотр объектов досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности.






При перемещении объектов досмотра с железнодорожных пассажирских остановочных пунктов, не являющихся объектами транспортной инфраструктуры, в зону транспортной безопасности транспортного средства осуществлять наблюдение за ними и (или) проводить собеседование с ними, выборочно досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности»;

Нормативно-правовые акты, принятые в развитие Закона разработаны без учета технологических процессов на железнодорожном транспорте и экономических возможностей субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков.

Для выполнения в полном объеме мероприятий по досмотру на входе в транспортное средство ежегодно потребуется 15,7 млрд рублей из расчета 2 работника на 2 вагона пассажирского поезда.

Однако нерешенным остается вопрос, касающийся остановочных пунктов с продолжительностью стоянок поездов 1–3 минуты, где для достижения целей досмотра необходимо задержать отправление поезда или увеличить продолжительность стоянок до 5–10 минут, что ведет к нарушению графика движения поездов и жалобам со стороны пассажиров.

Такой подход в сфере транспортной безопасности ведет к снижению эффективности деятельности перевозчиков, качественных показателей пассажирского движения в целом по железнодорожному транспорту и его конкурентоспособности по сравнению с другими видами транспорта.

- 4.1.2.   Государственной думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации в целях гармонизации законодательства о транспортной безопасности предлагается инициировать внесение в Закон дополнения, предусматривающего установление этапности реализации Требований для перевозчиков, изложив его в следующей редакции:
- «Реализация требований по обеспечению транспортной безопасности на транспортных средствах железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с этапами и сроками, устанавливаемыми Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел».
- С учетом объема средств (15,7 млрд рублей) которые требуется ежегодно затрачивать на привлечение подразделений транспортной безопасности в пассажирские поезда необходимо на законодательном уровне установить этапность реализации мер по обеспечению транспортной безопасности на территории Российской Федерации исходя из реальных угроз и значимых международных мероприятий.
- 4.1.3. Государственной думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации в целях создания равных конкурентных условий и обеспечение непрерывности в системе мер по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном комплексе Российской Федерации предлагается:
- 4.1.3.1.  Дать определение понятию (термину) «субъект транспортной инфраструктуры иностранного государства» или «перевозчик иностранного государства» и внести в Государственную Думу Российской Федерации предложение о дополнении им статьи 1 Закона.
- 4.1.3.2. Дополнить Требования положениями, предусматривающими обязанность субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика иностранного государства:
- 4.1.3.2.1.  Обеспечить защиту собственных либо используемых на иных законных основаниях транспортных средств, которые выполняют международные перевозки пассажиров в Российскую Федерацию, из Российской Федерации и (или) через территорию Российской Федерации, привлеченными подразделениями транспортной безопасности, аккредитованными в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации;
- 4.1.3.2.2.  Назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности собственных либо используемых на иных законных основаниях транспортных средств, которые в составе пассажирского поезда выполняют


международные перевозки пассажиров в Российскую Федерацию, из Российской Федерации и (или) через территорию Российской Федерации, из числа сотрудников привлеченного подразделения транспортной безопасности.


В настоящее время обязать перевозчика иностранного государства обеспечивать выполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, действующих на территории Российской Федерации, не представляется возможным.


Вместе с тем, в соответствии со ст. 46 СМПС и ст. 40 ОП СМПС при отсутствии в них необходимых положений применяются нормы национального законодательства.

Необходимо законодательно предусмотреть требования для иностранных перевозчиков с целью создания равных конкурентных условий и обеспечения непрерывности в системе мер по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном комплексе Российской Федерации.









4.1.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях упорядочивания несения затрат на транспортную безопасность между собственником и субъектом (арендатором, доверительным управляющим и т.д.) ОТИ и (или) ТС, а также оптимизацию затрат на транспортную безопасность ОТИ и (или) ТС предлагается инициировать внесение в действующие нормативно-правовые акты Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности следующие изменения:

4.1.4.1.  Обязать согласование результатов оценки уязвимости и плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ и (или) ТС, собственника ОТИ и (или) ТС;

4.1.4.2.  Возложить ответственность несения капитальных затрат (конструктивные изменения в ОТИ и (или) ТС, приобретение оборудования и т.д.) на собственника ОТИ и (или) ТС при реализации плана обеспечения транспортной безопасности;

4.1.4.3.  При осуществлении мероприятий по оценке уязвимости и плану обеспечения транспортной безопасности ОТИ и (или) ТС определять их целесообразность.

В настоящее время при заключении Договоров (аренды, доверительного управления и т.д.) не определена ответственность собственника объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства (далее – ОТИ и (или) ТС) за обеспечение транспортной безопасности, в части несения капитальных затрат (в рамках Гражданского кодекса капитальные затраты отнесены за собственником) на реализацию плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ и (или) ТС, в тех случаях когда субъектом ОТИ и (или) ТС являются юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, использующие их на ином законном основании.

- 4.1.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях повышения уровня обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации предлагается:
- 4.1.5.1.  Переработать требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495, с учетом обеспечения дифференцированного подхода к защищенности различных типов объектов в зависимости от функционального назначения, выполняемых технологических операций, а также присвоенной категории;
- 4.1.5.2.  Инициировать пересмотр приказа Минтранса России от 21 февраля 2011 г. № 62 в части снижения количественных показателей критериев категорирования для объектов железнодорожного транспорта.
- 4.1.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается рассмотреть следующие изменения нормативно-правовых актов о транспортной безопасности, а именно:
- 4.1.6.1.  Ввести дифференцированный подход в определении требований по ОТБ с учетом типов (вокзалы, станции, мосты...) и категорий ОТИ;
- 4.1.6.2.  Пересмотр показателей критериев по категорированию объектов;
- 4.1.6.3.  Сокращение перечня объектов транспортной инфраструктуры путем исключения отдельных объектов;
- 4.1.6.4.  Не применение требований по ОТБ в отношении объектов, охраняемых подразделениями ведомственной охраны;
- 4.1.6.5.  Исключение избыточных требований:
- Организация выявления и идентификация в ходе досмотра опасных биологических агентов и химических веществ, требующая дополнительного технического оснащения и привлечения квалифицированных работников;
 - Проведение досмотра объектов досмотра при их перемещении между секторами зоны транспортной безопасности;
 - Оборудование КПП биометрическими устройствами для определения соответствия постоянного пропуски его предъявителю.
- 4.1.7.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается переработать Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11.02.2010 № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» для приведения в соответствие Требованиям, утвержденным постановлением Правительства РФ от 26.04.2017 № 495.

В связи с вступлением в силу постановления Правительства РФ от 26.04.2017 № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов ((территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» приказ Министерства транспорта РФ от 11.02.2010 № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» требует переработки.

Пункт 5 данного приказа не отвечает подпункту 6 пункта 5 Требований.

В пункте 9 приказа не указан порядок внесения изменений в план после проведения дополнительной оценки уязвимости или при изменении требований по обеспечению транспортной безопасности.

Приказом не утверждена форма и содержание плана обеспечения транспортной безопасности и организационно-распорядительных документов, являющихся приложением к плану, указанных в подпункте 9 пункта 5 Требований.

4.1.8. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается внести следующие изменения в Приказ Минтранса России от 12.04.2010 № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»:

4.1.8.1. Подпункт 3.1.4 изложить в редакции:



«Определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры, которые необходимо включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства.

Результатом определения рекомендаций является описание мер, по каждому разделу и пункту плана обеспечения транспортной безопасности согласно Порядку разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и Требованиям по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиям к антитеррористической защищенности объектов (территорий) учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта».

В связи с вступлением в силу постановления Правительства РФ от 26.04.2017 № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов ((территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» приказ Министерства

транспорта РФ от 12 апреля 2010 г. «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» требует доработки.

Кроме того, необходимо внесение дополнений в целях улучшения качества разработки планов обеспечения транспортной безопасности, а также повышения ответственности специализированных организаций за подготовку конкретных рекомендаций субъектам транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства.

4.1.8.2.



Пункт 9 приказа Минтранса России № 87 привести в соответствие подпункту 17 пункта 5 Требований, утвержденных постановлением Правительства РФ № 495. Разработать форму и содержание результатов оценки и дополнительной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Определить объем проводимых работ при дополнительной оценке уязвимости в отличие от оценки уязвимости

Пункт 9 приказа Минтранса России № 87 не соответствует подпункту 17 Требований, утвержденных постановлением Правительства РФ № 495.

Кроме того, в пункте 9 приказа не отражен порядок оформления результатов оценки и дополнительной оценки уязвимости ОТИ и ТС.

Согласно пункту 9 приказа Минтранса России № 87 дополнительная оценка уязвимости проводится в части, касающихся произошедших изменений. Вместе с тем не определен объем проводимых мероприятий. В результате стоимость работ при проведении дополнительной оценки уязвимости не меньше, чем при проведении оценки уязвимости.

4.1.9.



Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях обеспечения транспортной безопасности и минимизации времени обследования бесхозных предметов, предлагается рассмотреть возможность внесения изменений в федеральное законодательство в части, касающейся наделения аккредитованных подразделений транспортной безопасности полномочиями по обследованию бесхозных предметов и определению их опасности.

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

Вместе с тем согласно Инструкции № 8 по действиям работников ГУП «Петербургский метрополитен» и сотрудников ГУМВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области при обнаружении подозрительных (бесхозных) предметов, поступлении информации об угрозе взрыва, совершенном взрыве, утвержденной приказом Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия «Петербургский метрополитен» от 14.06.2019 № 773, любая (в том числе и анонимная) информация об угрозе взрыва должна восприниматься как реальная до окончания ее проверки. При обнаружении бесхозных предметов такие предметы должны в обязательном порядке рассматриваться как взрывоопасные до окончания их проверки.

В соответствии с требованиями Федерального закона субъектами транспортной инфраструктуры принимаются необходимые меры для исключения возможности причинения вреда лицам, находящимся на объектах транспортной инфраструктуры, в том числе на территории метрополитена.

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

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

4.1.10.



Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается в Постановлении Правительства Российской Федерации от 05.04.2017 № 410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов» в абзаце 1 и абзаце 2 подпункта 7 пункта 5 слова «с даты включения в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» заменить словами «с даты утверждения плана объекта метрополитена компетентным органом» и изложить абзацы 1 и 2 подпункта 7 в следующей редакции:

«для объектов метрополитена I и II категории – в течение 2 лет с даты утверждения плана объекта метрополитена компетентным органом;

для объектов метрополитена III и IV категорий – в течение одного года с даты утверждения плана объекта метрополитена компетентным органом;».


Согласно подпункту 7 пункта 5 субъект транспортной инфраструктуры метрополитена обязан: реализовать план объекта метрополитена поэтапно в предусмотренные этим планом сроки:

для объектов метрополитена I и II категории – в течение 2 лет с даты включения в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

для объектов метрополитена III и IV категорий – в течение одного года с даты их включения в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Принимая во внимание, что план объекта метрополитена разрабатывается с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности, утвержденных в 2017 году, а большая часть объектов метрополитенов была включена в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств за несколько лет до 2017 года выполнение данного требования в установленные сроки представляется крайне затруднительным.


4.1.11. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается в Постановлении Правительства Российской Федерации от 05.04.2017 № 410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов»:

4.1.11.1.  В подпункте 3 пункта 5 после слов «...(далее – группы быстрого реагирования) в зоне транспортной безопасности» добавить слова «одного или группы объектов метрополитена,» и изложить подпункт в следующей редакции:


«3) для защиты метрополитена от актов незаконного вмешательства образовать (сформировать) и (или) привлечь в соответствии с планами объектов метрополитена подразделения транспортной безопасности, включающие в себя группы быстрого реагирования, специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства (далее – группы быстрого реагирования) в зоне транспортной безопасности одного или группы объектов метрополитена, для которой (которых) в соответствии с настоящим документом устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц, транспортных средств и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных или иных материально-технических объектов (далее – зона транспортной безопасности), и (или) на критических элементах объекта метрополитена, включающих строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы объекта метрополитена, совершение акта незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования объекта метрополитена и (или) метрополитена либо возникновению чрезвычайных

ситуаций (далее критический элемент объекта метрополитена), а также по реагированию на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов».

Согласно подпункту 3 пункта 5 требований для защиты объекта метрополитена от АНВ в составе привлеченного Подразделения транспортной безопасности на объекте должны быть работники ГБР. Вместе с тем данное требование для каждой станции метрополитена при их значительном количестве и, одновременно, при небольшом расстоянии их друг от друга является избыточным, а на таких объектах как перегоны, соединительные ветви, кабельные коллекторы, метромосты, эстакады и тупики, находящиеся под высоким напряжением, постоянное физическое нахождение работников ГБР не представляется возможным.

- 4.1.11.2.  Изложить подпункт 3 пункта 6, подпункт 3 пункта 9, подпункт 3 пункта 12 и подпункт 3 пункта 15 Требований в следующей редакции:

«проводить досмотр объектов досмотра при их перемещении в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры с прилегающей территории»;


- 4.1.11.3.  Исключить из Требований подпункт 4 пункта 6, подпункт 4 пункта 9, подпункт 4 пункта 12.

В соответствии с Требованиями субъект транспортной инфраструктуры метрополитена обязан проводить досмотр объектов досмотра при их перемещении с территории, прилегающей к зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в сектор свободного доступа зоны транспортной безопасности, перевозочный сектор зоны транспортной безопасности и (или) технологический сектор зоны транспортной безопасности, из сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности и (или) технологический сектор зоны транспортной безопасности.

Приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» определен перечень 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.


Для их выявления объекты транспортной инфраструктуры оснащаются техническими средствами и системами досмотра, в первую очередь, рентген телевизионными установками и стационарными металлодетекторами.

Учитывая, что первоначальный досмотр объектов досмотра осуществляется при их перемещении с территории, прилегающей к зоне транспортной безопасности, и законодатель не установил отдельных перечней предметов, запрещенных к перемещению в сектор свободного доступа, перевозочный сектор или технологический сектор, проведение досмотра с применением технических средств при перемещении объектов досмотра между этими секторами может являться избыточной мерой.


4.1.11.4.  Предлагается дополнить пункт 15 Требований подпунктом следующего содержания:

«При отсутствии объектов досмотра или когда их присутствие на объекте носит обусловленный графиками и (или) планами проведения работ эпизодический характер по решению субъекта транспортной инфраструктуры допускается выполнение требований, указанных в подпунктах 3, 5 и 6 пункта 15, силами ответственного за обеспечение транспортной безопасности объекта метрополитена и л и уполномоченного работника подразделения транспортной безопасности в соответствии с планом объекта с использованием мобильных (ручных) средств досмотра без оснащения контрольно-пропускных пунктов, постов стационарными средствами досмотра».

Объектами метрополитена IV категории являются тяговые и понизительные подстанции, работающие автономно без присутствия персонала или при его минимальном его количестве. Соответственно досмотр объектов досмотра, наблюдение за объектами досмотра и (или) собеседование с объектами досмотра носит эпизодический характер, обусловленный графиками и (или) планами проведения работ. Постоянное нахождение на объекте работников подразделения транспортной безопасности, осуществляющих досмотр, наблюдение и собеседование в условиях отсутствия объектов досмотра, а также оснащение контрольно-пропускных пунктов, постов стационарными средствами досмотра является избыточным.

4.1.12.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается для аккредитации ПТБ на железнодорожном транспорте и метрополитене по категориям рассмотреть следующий необходимый минимум:

- 3 категория (руководящий состав) – 2 человека;
- 4 категория (ГБР) – 24 человека;
- 5 категория (досмотр) – 32 человека;
- 6 категория (наблюдение) – 24 человек.


4.1.13.  ОАО «РЖД» (Дирекции железнодорожных вокзалов, Федеральной пассажирской компании) предлагается провести дополнительную работу по оснащению объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств агитационными, аудио-, видео- и наглядной печатной информацией разъясняющих требования закона «О транспортной безопасности». Зачастую, приобретаемые нанятыми организациями для объектов транспортных средств ОАО «РЖД» информационные материалы не всегда принимаются заказчиком из-за их несоответствия корпоративному стилю РЖД.


Сотрудникам ПТБ, осуществляющим досмотр приходится очень часто отрываться от выполнения своих должностных обязанностей и разъяснять недовольным пассажирам законность требований по досмотру положений ФЗ «О транспортной безопасности» и законность своих действий. Это отвлекает работников ПТБ от основной их


деятельности, создает дополнительные очереди на рамках досмотра, что в свою очередь ведет к недовольству других пассажиров, так как отнимает у них время и соответственно увеличивает количество необоснованных жалоб.


4.2. Обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

4.2.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях повышения уровня обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте предлагается рассмотреть возможность реализации следующих мероприятий:

4.2.1.1.  Инициировать разработку национального проекта «Концепция нулевой смертности (травматизма) на железнодорожном транспорте»;


4.2.1.2.  Обеспечить разработку и принятие нормативно-правовых актов о создании системы управления безопасностью на железнодорожном транспорте Российской Федерации;








4.2.1.3.  Рассмотреть с участием представителей транспортного рынка концепцию новой редакции Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, разработанную ОАО «РЖД» и организовать работу по разработке «Правил безопасности движения на железнодорожном транспорте», предусматривающих основы технической эксплуатации и организации безопасности движения.








4.2.2.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается рассмотреть возможность создания системы профессионального допуска к деятельности, связанной с безопасностью и надежностью перевозочного процесса на железной дороге на основе данных о факторах опасности и риска, предоставляемых всеми участниками рынка услуг в сфере железнодорожного транспорта.

В настоящее время, правовые нормы по наличию у участника перевозочного процесса системы управления безопасностью в железнодорожном национальном законодательстве отсутствуют, а также не определен исчерпывающий перечень самих участников.




4.2.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации в целях обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах предлагается:

4.2.3.1.  Инициировать внесение изменений в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающие наступление уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения через железнодорожные пути, повлекшее столкновение автотранспортного средства и железнодорожного состава независимо от наличия и степени причинении вреда жизни и здоровью человека;

- 4.2.3.2.  Рассмотреть вопрос об ужесточении наказания за нарушение правил проезда через железнодорожные пути, предусмотренного статьей 12.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в части повышении размера административного штрафа, введения наказания в виде административного ареста, а также увеличения сроков лишения права управления транспортными средствами как за однократное, так и за повторное указанное правонарушение;
- 4.2.3.3.  Подготовить предложения по внесению в статьи 12.31, 12.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях изменений, устанавливающие возможность административного приостановления деятельности предприятий, допустивших нарушения в обеспечении безопасности при осуществлении перевозок пассажиров и грузов и эксплуатации транспортных средств.
- 4.2.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях повышения Культуры безопасности движения на железнодорожном транспорте предлагается:
- 4.2.4.1.  Рекомендовать субъектам транспортной отрасли изучить опыт ОАО «РЖД» по формированию и развитию Культуры безопасности;
- 4.2.4.2.  Согласиться с пятью признаками Культуры безопасности на транспорте, сформированными ОАО «РЖД» (управляемость, двухсторонний обмен информацией, культура изучения проблем, отношение к возложению вины, вовлеченность);
- 4.2.4.3.  Признать целесообразным проведение комплексных исследований по вопросам уровня зрелости Культуры безопасности в транспортной отрасли;
- 4.2.4.4.  Согласиться с направлениями развития Культуры безопасности на железнодорожном транспорте, представленными ОАО «РЖД».
- 4.2.5.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях совершенствования нормативной базы, регламентирующей вопросы эксплуатации продукции железнодорожного назначения в России, предлагается рассмотреть на совещании с участием представителей транспортного рынка концепцию новой редакции Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, разработанной ОАО «РЖД» и организовать работу по разработке «Правил безопасности движения на железнодорожном транспорте», предусматривающих основы технической эксплуатации и организации безопасности движения.
- 4.2.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях повышения безопасности движения железнодорожного транспорта предлагается обратить внимание на следующие меры:


- 4.2.6.1.  Обеспечение безопасности движения на пересечениях автомобильных дорог и железнодорожных путей может быть решена только при их расположении в разных уровнях, особенно это касается направлений со скоростным движением;
- 4.2.6.2.  Определение источника финансирования строительства автодорожных путепроводов в местах существующих пересечений с железнодорожными путями;
- 4.2.6.3.  Определение целесообразности функционирования железнодорожных переездов, расположенных на расстоянии 5 км и менее от путепроводов;
- 4.2.6.4.  Проведение профилактических мероприятий с водителями транспортных средств по вопросам пересечения железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезда на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде;
- 4.2.6.5.  Оборудование железнодорожных переездов, расположенных на железнодорожных путях общего пользования, работающих в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для фиксации нарушений правил проезда через железнодорожные переезды.
- 4.2.7.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях совершенствования системы технического регулирования в Российской Федерации предлагается установить в виде нормы, задаваемой государством, критериальное значение допустимого риска, выраженное через уровень минимальной эндогенной смертности в социуме (например, на порядок меньше, чем этот уровень).
- Определение единой нормы допустимого риска позволит систематизировать управление безопасностью транспортных систем в рамках единого методологического подхода, т.е. определить:
- единые цели обеспечения безопасности;
 - единые показатели достижения целей;
 - единую методологию оценки показателей.
- 4.2.8.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях формирования международных стандартов надёжности, готовности, ремонтпригодности и безопасности предлагается включить международные стандарты IEC 62278, IEC 62279, IEC 62425 и поддерживающие их документы в состав нормативной базы железных дорог и железнодорожной промышленности России.
- Стандарты IEC 62278, IEC 62279, IEC 62425 и поддерживающие их документы определяют единые требования к показателям достижения

целей безопасности и к методологии их оценки. Эти стандарты являются железнодорожной версией сборника документов IEC 61508 (1-7), которые действуют в оборонной промышленности РФ.

- 4.2.9.  ОАО РЖД в целях обеспечения безопасности движения на одноуровневых железнодорожных переездах и пешеходных переходах предлагается рассмотреть возможность применения резинобетонного настила из плит, что в перспективе, при установке датчиков будут выдавать информацию о занятости настила для локомотивов и диспетчеров.
- 4.2.10.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях формирования системы менеджмента безопасности движения, как целостного инструмента, направленного на систематическое повышение гарантоспособности персонала при решении задач обеспечения безопасности предлагается внедрить систему менеджмента безопасности движения (СМБД) на всех этапах жизненного цикла железнодорожных транспортных систем. Наиболее целесообразный порядок внедрения – в виде составной части системы менеджмента железнодорожного бизнеса.
- 4.2.11.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях использования цифровых технологий при оценке параметров состояния мобильных объектов и передаче этих данных в центр диспетчерского управления. Осуществить разработку и внедрение в практику работы железных дорог системы управления движением поездов с использованием средств цифровой передачи и обработки данных для регулярного определения местоположения каждого объекта на путях на полигоне управления и передачи данных о местоположении и скорости в Центр диспетчерского управления.
- Эта система управления позволит:
- существенно повысить безопасность движения поездов,
 - повысить пропускную способность железных дорог на основе перехода от фиксированных блок-участков к подвижным блок-участкам,
 - обойтись без наземной инфраструктуры СЖАТ, что существенно, например, для Северного широтного хода.

5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

5.1. Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта.

- 5.1.1.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта рассмотреть и законодательно решить проблему определения субъекта транспортной инфраструктуры в случаях, когда один объект транспортной инфраструктуры находится в собственности и (или) владении двух и более лиц.

В настоящее время имеют место случаи, при которых в пределах одного объекта транспортной инфраструктуры (которым, как портовое средство является морской терминал) осуществляют одновременно деятельность три юридических лица, каждому из которых принадлежит право пользования только частью объекта транспортной инфраструктуры.

С учётом данных обстоятельств, представляется необходимым урегулировать вопрос, кто из двух и более владельцев является субъектом транспортной инфраструктуры (определение полного объёма правомочий и ответственности при осуществлении надзорных (контрольных) функций). Кроме того, этот вопрос требует урегулирования при продаже объектов транспортной инфраструктуры по частям, а также при реорганизации юридических лиц.

В связи с указанным, предлагается внести в постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» (далее – Постановление 678) следующие изменения и дополнения:

Дополнить Постановление 678 пунктами 3-6 в следующей редакции:

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

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

установленных настоящим постановлением требований, а если решение по передаче такой обязанности не принято – тем юридическим лицом, к которому перешло право собственности на объекты недвижимого имущества, обеспечивающего функциональное использование объекта транспортной инфраструктуры, в частности – причалы, пирсы (ГТС);

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

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

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

- в случае продажи объекта транспортной инфраструктуры двум и более собственникам – тем новым собственником, к которому перешло право собственности на объекты недвижимого имущества, обеспечивающего функциональное использование объекта транспортной инфраструктуры, в частности – причалы, пирсы»

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

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

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

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

обеспечение соблюдения установленных настоящим постановлением требований возлагается на одно из таких лиц по соглашению между ними, а если такое соглашение не достигнуто – всеми заинтересованными лицами».



5.1.2.

Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта рассмотреть и законодательно решить вопрос обеспечения транспортной безопасности ОТИ в переходный период (при переходе от одного субъекта транспортной инфраструктуры (далее – СТИ) к другому, в т.ч. по решению суда).

Подпунктом 16 пункта 5 Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, утверждённых Постановлением Правительства РФ от 16.07.2016 № 678 (далее – Требования) установлено, что при переходе права собственности или переходе права его использования на ином законном основании от одного СТИ к другому СТИ необходимо обеспечить проведение оценки уязвимости. При наличии у субъекта транспортной инфраструктуры утверждённых результатов ранее проведённой оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и его согласии с этими утверждёнными результатами обеспечить внесение в них соответствующих изменений.

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

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

Для решения этого вопроса предлагается внесение изменений в пункт 16 указанных Правил (примеры вариантов проектов поправок):

1 Вариант: «16. На переходный период осуществления процедуры приёма-передачи ОТИ (или перехода прав собственности) от одного субъекта к другому, продолжает действовать ранее утверждённый план обеспечения транспортной безопасности и Отчёт о проведении оценки уязвимости, которые подлежат уничтожению после проведения оценки уязвимости и утверждения нового плана».

2 Вариант: «16. При переходе каких-либо прав (владения, пользования, распоряжения, включая доверительное управление) в результате смены (замены) одного субъекта на другой, но при этом объект транспортной инфраструктуры остаётся неизменным, то утверждённый в отношении этого объекта план обеспечения транспортной безопасности и оценка уязвимости, продолжают действовать (имеют юридическую силу)».

3 Вариант: «16. В случае продажи субъектом транспортной инфраструктуры объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства носители информации ограниченного доступа передаются:

- в случае продажи объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства **одному** собственнику – новому собственнику;
- в случае продажи объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства по **частям двум и более собственникам** – тому из новых собственников, к которому перешло право собственности на объекты недвижимого имущества, обеспечивающего функциональное использование объекта транспортной инфраструктуры (причалы, пирсы);
- в случае, если в результате продажи объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства двум и более собственникам у таких собственников возникло **право общей собственности** – любому из новых собственников. В случае утраты субъектом транспортной инфраструктуры права использования объекта транспортной инфраструктуры или его части (транспортного средства), в связи с расторжением или истечением срока действия договора аренды или иного договора, которым было предоставлено право его использования, носители информации ограниченного доступа передаются собственнику объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, одновременно с передачей объекта транспортной инфраструктуры или его части; если объект транспортной инфраструктуры или его часть принадлежит на праве общей собственности двум и более лицами – любому из таких собственников. В случае реорганизации субъекта транспортной инфраструктуры носители информации ограниченного доступа передаются:
- при **слиянии** с другим юридическим лицом – вновь возникшему юридическому лицу;
- при **присоединении** к другому юридическому лицу – юридическому лицу, к которому осуществляется присоединение;
- при **разделении** юридического лица – тому юридическому лицу из вновь возникших юридических лиц, которому в соответствии с решением

учредителей (участников) или уполномоченного на то учредительным документом органа юридического лица, реорганизуемого в форме разделения, передаются обязанности по обеспечению соблюдения требований по обеспечению транспортной безопасности, а если решение по передаче такой обязанности не принято – тому юридическому лицу, к которому переходит право собственности на объекты недвижимого имущества, обеспечивающего функциональное использование объекта транспортной инфраструктуры, в частности – причалы, пирсы;

- при **выделении** юридического лица или нескольких юридических лиц – тому юридическому лицу из вновь возникших юридических лиц, которому в соответствии с решением учредителей (участников) или уполномоченного на то учредительным документом органа юридического лица, реорганизуемого в форме выделения, передаются обязанности по обеспечению соблюдения требований по обеспечению транспортной безопасности».

Дополнить Правила пунктами 17 и 18 в следующей редакции:


«17. Хранение носителей информации ограниченного доступа осуществляется субъектами транспортной инфраструктуры:


- отчёт о результатах оценки уязвимости и план обеспечения транспортной безопасности – в течение 3 лет с даты утверждения нового отчёта о результатах оценки уязвимости и плана обеспечения транспортной безопасности;


18. Носители информации ограниченного доступа уничтожаются в соответствии с настоящими Правилами:


- субъектами транспортной инфраструктуры – по истечении сроков их хранения, установленных пунктом 17 настоящих Правил;
- специализированной организацией – при её ликвидации».

5.1.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях совершенствования механизма выполнения положений международных документов в области охраны судов и портовых средств на море и требований Федерального закона «О транспортной безопасности», а также оптимизировать их реализацию, включая расходную финансовую составляющую предлагается:



5.1.3.1.  Издать нормативные правовые документы, регламентирующие порядки разработки и утверждения отчетов об оценке уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, участвующих в международных морских перевозках;

5.1.3.2.  Внести изменения в постановление Правительства РФ от 03.11.2007 № 746. В частности, изменение, которое установит, что уровень охраны судна должен соответствовать объявленному (установленному) уровню безопасности (по аналогии с портовыми средствами) (Правительство Российской Федерации);

5.1.3.3.  Разработать порядок внесения изменений (корректировок) в планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в том числе не требующих пересмотра оценки уязвимости/дополнительной оценки уязвимости, а также не требующих утверждения в Росморречфлоте;

5.1.3.4.  Основываясь на нормах международного права в области охраны судов и портовых средств на море вывести морские суда валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн из-под действия требований в области обеспечения транспортной безопасности, путем включения их в Перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию, утвержденный приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196.

5.1.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается обратить внимание и решить ряд несоответствий и проблемных вопросов по реализации законодательства о транспортной безопасности и международных договоров Российской Федерации в области охраны на море:


5.1.4.1.   С учетом положений МК СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС в Федеральный закон «О транспортной безопасности» Федеральным законом от 23.07.2013 № 225-ФЗ, в ред. Федерального закона от 03.02.2014 № 15-ФЗ внесены следующие изменения:

Оценка уязвимости морских терминалов, акваторий морских портов и морских судов, которая проводится с учетом требований международных договоров Российской Федерации и требований по транспортной безопасности, включает в себя оценку охраны портовых средств или морских судов соответственно.

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

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

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



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

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


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

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

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

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

Существующая нормативно-правовая база по транспортной безопасности не предусматривает возможность внесения корректировок в план обеспечения транспортной безопасности, учитывающих происходящие в СТИ изменения.

- 5.1.4.4.  Специализированные и уполномоченные организации. В целях реализации Кодекса ОСПС приказом Минтранса России от 11.03.2008 № 42 утвержден «Порядок определения уполномоченных организаций в области охраны судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, и портовых средств».

Одновременно, постановлением Правительства РФ от 31.03.2009 № 289 утверждены «Правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

В соответствии с указанными документами организациям выдаются свидетельства уполномоченной организации в области охраны судов и

портовых средств на море и специализированной организации в области обеспечения транспортной безопасности соответственно.

На практике часто возникают ситуации, при которых субъекты транспортной инфраструктуры вынуждены для проведения оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности морских терминалов и судов привлекать две разные организации, или обращаться к той организации, которая имеет оба свидетельства.

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

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

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

5.1.4.5.



В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» план обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ) разрабатывается субъектом транспортной инфраструктуры (ч. 1 ст. 9), а его реализация может осуществляться как субъектом транспортной инфраструктуры, так перевозчиком (ч. 4 ст. 9), т.е. разрабатывает ПОТБ одно лицо, а реализует другое. Кодексом ОСПС не предусмотрена обязанность фрахтователя по реализации плана охраны судна.

5.1.4.6.




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

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


- должностное лицо компании и соответствующий береговой персонал;
- лицо командного состава судна;
- должностное лицо портового средства.

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

- 5.1.4.7.  Пунктом 4 постановления Правительства РФ от 26.02.2015 № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» установлено, что аттестация проводится органами аттестации. Не допускается проведение аттестации организацией, осуществившей подготовку аттестуемого лица, предусмотренную частью 1 статьи 12.1 Федерального закона и предшествующую аттестации.

Основным различием с международным правом является то, что удостоверения специалистов в области охраны судов и портовых средств выдается организациями, осуществившими их подготовку, с соответствующим внесением записей в базу данных ИМО.

- 5.1.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях решения проблем с аттестацией сил ОТБ, в части законодательного неурегулирования сроков отведённых субъектам транспортной инфраструктуры для замены выбывших аттестованных работников предлагается инициировать внесение следующих изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»:

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


- 5.1.5.2.  Пп.12 п. 5 и 6 Требований изложить в следующей редакции:

«обеспечивать подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности в соответствии со статьей 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности». К самостоятельной работе на должностях, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а также к самостоятельному исполнению обязанностей по защите объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в соответствии с планом объекта транспортной инфраструктуры необходимо допускать только лиц из

числа сил обеспечения транспортной безопасности, аттестованных и подготовленных в соответствии со статьей 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности», а лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности морских терминалов, обслуживающих транспортные средства, совершающие международные рейсы, – в том числе с учетом прохождения подготовки, предусмотренной Международным кодексом по охране судов и портовых средств, если такая подготовка не осуществлялась в соответствии с законодательством Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности;»






Так, например, когда аттестованный работник уволился, на его место принимают нового работника, которого ещё только предстоит подготовить и аттестовать (а по законодательству на сбор всех документов для аттестации требуется не меньше 3-5 месяцев), но при проверках надзорными органами такой работник признаётся допущенным к выполнению работ по ОТБ без аттестации, в результате Общество и должностные лица привлекаются к административным наказаниям. Субъектам транспортной инфраструктуры должно быть предоставлено время на подготовку и аттестацию персонала при естественном движении кадров (увольнение, переход на новую должность и т.д.).

5.1.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается рассмотреть и решить ряд проблемных вопросов реализации Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта (далее – Требования), а также Правил допуска на объект транспортной инфраструктуры, утверждённые постановлением Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678:


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

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

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


- 5.1.6.2.  Наименование приложения к Требованиям («Правила допуска на объект транспортной инфраструктуры») содержит некорректную информацию и требует изменения, т.к. по смыслу документ содержит правила допуска в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (именно в этом контексте он был изложен в требованиях, утвержденных приказом Минтранса России № 41). Исходя из того, что не вся территория ОТИ может быть включена в границы зоны транспортной безопасности, предлагается изложить название приложения в редакции: **«Правила допуска в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры»**.
- Далее, по тексту Правил, понятие «объект транспортной инфраструктуры», применяемое обособленно, необходимо заменить на понятие «зона транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры» (пункты 5, 8, 9, и т.п.).
- 5.1.6.3.  В Правилах нарушена хронология изложения требований к пропускам на транспортные средства, применяемая п. 2, в отношении пропусков физических лиц, а именно: Пропуска выдаются, пропуска содержат. Предлагаются рассмотреть возможность изложения пунктов в следующем порядке: Пропуска выдаются (кому), пропуска содержат (что), пропуска выдаются (на основании чего) для каждого вида пропуска.
- 5.1.6.4.  Пунктом 3 Правил предусмотрено, что постоянные пропуска физических лиц, выдаваемые для допуска на объекты транспортной инфраструктуры I и II категорий, должны содержать **машиносчитываемую часть для биометрической идентификации**. В Требованиях и в Правилах не определены понятия «машиносчитываемая часть» пропуска и как она может осуществлять «биометрическую идентификацию» владельца пропуска.
- 5.1.6.5.  Частью 26 пункта 5 Требованиям определено понятие сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности ОТИ как части зоны транспортной безопасности ОТИ, для которой выявление у физических лиц (транспортных средств) правовых оснований для прохода (проезда) не требуется.
- Следовательно, если в часть зоны транспортной безопасности наличие пропусков и (или) документов, удостоверяющих личность, не требуется, то требование о наличии пропусков на территорию ОТИ (включая территорию свободного доступа) предусмотренное указанным пунктом, неправомерно.
- 5.1.6.6.  Постоянные пропуска на служебные, производственные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы, а также разовые пропуска на иные автотранспортные средства должны содержать , в т.ч., (пункт 4 Правил):
- е) наименование должности лица, под управлением которого будут находиться автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы.**


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

- 5.1.6.7.  Пункт 8 Правил содержит некорректную информацию, противоречащую пункту 26 Правил:

26. Для прохода в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц, следующих **на транспортное средство**, с которым ОТИ осуществляет технологическое взаимодействие (за исключением пассажиров и членов экипажей), оформляются разовые пропуска на основании списка физических лиц, следующих на такое транспортное средство, заверенного подписью капитана этого транспортного средства или лица командного состава транспортного средства, надлежащим образом уполномоченного на то капитаном транспортного средства, с которым ОТИ осуществляет технологическое взаимодействие, и судовой печатью, а также документов, удостоверяющих личность этих физических лиц. Для оформления указанных пропусков капитан или лицо командного состава ТС, надлежащим образом уполномоченное капитаном ТС, с которым ОТИ осуществляет технологическое взаимодействие, или лицо, уполномоченное судовладельцем, передаёт список физических лиц, следующих на это транспортное средство, лицу, ответственному за обеспечение транспортной безопасности ОТИ.


Указанный пункт не может являться основанием для выдачи пропусков, т.к. в списке отсутствует информация (сведения), предусмотренные пунктом 6 Правил. При этом п. 8 (и п. 9) содержит некорректную формулировку «**допуск**» вместо «**пропуск**». Также в пунктах 7, 8 требуется исключить слова «следующего на транспортное средство», т.к. это является лишь одной из целей прохода в зону транспортной безопасности ОТИ.

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


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

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


При этом требование о предоставлении указанной информации в отношении служащих (работников) федеральных органов исполнительной власти противоречит требованиям пункта 13 Правил, предусматривающее такое исключение.

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

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

- 5.1.6.11.  Пунктом 23 Правил определена обязанность субъекта транспортной инфраструктуры осуществлять изъятие (аннулирование) пропуска на основании, в т.ч., *прекращения трудовых отношений, изменения 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, возложение на СТИ обязанности изымать (аннулировать) пропуска по вышеуказанному основанию неправомерно. Предлагается исключить эти требования в отношении работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

- 5.1.6.12.  В Требованиях и Правилах не определено понятие «разовый» пропуск. Это **одноразовый вход** и выход или **разовая цель посещения** объекта транспортной инфраструктуры

При наступлении технологического перерыва в течение периода действия пропуска, либо выхода из перевозочного сектора на обед (не во всех секторах установлены пункты питания, туалеты, гардеробы и т.п.) потребуется оформление нового пропуска на основании нового обращения, требующего повторного рассмотрения и согласования.

Предлагается определить понятие разового пропуска как пропуска с разовой целью посещения в указанный период и временной интервал действия пропуска.

5.1.6.13.



Требования охватывают только объекты транспортной инфраструктуры (порты), обслуживающие суда, плавающие под государственным флагом Российской Федерации и оставлены без внимания особенности обеспечения транспортной безопасности на объектах, в пределах которых расположены пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, принимающие пассажирские суда, плавающие под **иностраным государственным флагом**. Очевидно, что для таких объектов должны быть разработаны отдельные требования.

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

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

5.1.7.




Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается внести изменения в п. 5 Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта».


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

- 1) назначить лицо (лиц), ответственное за обеспечение ТБ в отношении СТИ;
- 2) назначить лицо (лиц), ответственное за обеспечение ТБ одного или нескольких ОТИ.





В целях исключения вакуума власти лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности СТИ и ОТИ обязаны иметь не менее одного заместителя, которым они передают дела в случае временного отсутствия (болезни, а также при убытии в отпуск, командировку и т.п.). При этом внутренними документами СТИ необходимо утвердить обязанности этих лиц.

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

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


- 5.1.9.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается исключить требование об утверждении перечня штатных должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на законных основаниях деятельность в перевозочном и технологическом секторах зоны ТБ ОТИ и (или) на КЭ ОТИ в качестве приложения к Плану ОТБ.

Юридические лица не имеют ограничений по введению в свой штат любых должностей. Формально, при заключении договора с новым юр. лицом потребуется внесение изменения в План ОТБ (предварительно проведя оценку уязвимости), который затем должен утверждаться в Росморречфлоте. В связи с отсутствием Единого реестра должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, утверждённый «Перечень», являющийся приложением к Плану ОТБ, потребует многократной корректировки, в связи с чем указанный Перечень в предлагаемом статусе будет неактуальным.


- 5.1.10.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается решить следующую коллизию в Постановлении Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»: в определении понятия «объекты досмотра» употреблён термин «иные материально-технические объекты», определение которого не дано, что может повлечь ответственность за непредусмотренные в их отношении мероприятия.
- 5.1.11.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта, принимая во внимание, что законодательство не требует обязательного установления на ОТИ «критического» элемента и субъекты предпринимают меры по усилению защиты Объектов и повышению их «живучести» (резервирование технических систем и источников питания, распределение технологических потоков, оборудование нескольких мест доступа, ...), а также принимая во внимание факт обязательности выделения КЭ при согласовании Планов ОТБ компетентным органом, предлагаем ввести понятие «Критический элемент (при наличии)» предлагается внести изменения в п 5 Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта».
- 5.1.12. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается рассмотреть и решить ряд проблемных вопросов реализации Приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227 «Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»:
- 5.1.12.1.  Правилами досмотра, утверждёнными приказом Минтранса России № 227 (далее – Правила), установлено требование о проставлении отметок в перевозочных документах пассажиров. Однако, на иностранных круизных судах, находящихся на территории Российской Федерации транзитом, такие документы отсутствуют.
- В связи с этим, указанное требование в морских портах, в границы зоны транспортной безопасности которых включена территория пункта пропуска, является невыполнимым.
- 5.1.12.2.  Пункт 5. В ходе досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности (далее — досмотр) осуществляются мероприятия по обследованию физических лиц, а также транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц, *и иных материальных объектов живой или неживой природы (далее — объекты досмотра)*, в целях обнаружения


оружия, взрывчатых веществ или других устройств, *предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть.*

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

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

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


- 5.1.12.4.  Правила досмотра, утверждённые приказом Минтранса России № 227 (далее – Правила), не учитывают особенностей ОТИ, границы зоны транспортной безопасности которых совпадают или включают в себя границы пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

- 5.1.12.5.  Пунктом 43 Правил определён перечень ФОИВ, досмотр в отношении сотрудников которых может не производиться:

«Сотрудники Федеральной службы охраны РФ, Главного центра специальной связи Федерального агентства связи, Государственной фельдъегерской службы РФ, Межправительственной фельдъегерской связи, лица с дипломатическим статусом, обладающие дипломатическим иммунитетом, проходят досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр на общих основаниях, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ <1> и настоящими Правилами».


 <1> Федеральный закон от 27 мая 1996 № 57-ФЗ «О государственной охране»
 Постановление Правительства Российской Федерации от 04.08.1995 № 782
 «О государственной фельдъегерской службе при Правительстве Российской Федерации»
 «Венская конвенция о дипломатических сношениях» заключена в г. Вене 18 апреля 1961 г.

При этом, в этом перечне отсутствуют работники ФСБ России, МВД России, ФТС России (оперативные подразделения), осуществляющие деятельность на ОТИ, органов прокуратуры, а также судьи и лица, замещающие государственные должности Российской Федерации, предусмотренные Указом Президента Российской Федерации от 11.01.1995 № 32 «О государственных должностях Российской Федерации» и т.п.

- 5.1.12.6.  В Правилах не определены действия подразделения транспортной безопасности в отношении досмотра руководителей субъектов транспортной инфраструктуры, лиц, **ответственных** за обеспечение **транспортной** безопасности в субъектах транспортной инфраструктуры и на объектах транспортной инфраструктуры, а также самих сотрудников подразделения транспортной безопасности, осуществляющих досмотровые мероприятия.


Требования по обязательному досмотру **всех объектов досмотра** заведомо невыполнимо, т.к. в каждом отдельно взятом случае найдутся лица, имеющие служебную или иную власть над лицами, осуществляющими досмотр.

- 5.1.13. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях совершенствования законодательства предлагается рассмотреть внесение следующих изменений в Постановление Правительства от 16 июля 2017 г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»

- 5.1.13.1.  Изложить пункт 5.3 следующим образом: «Для защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства образовать (сформировать) и (или) привлечь в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (*далее – план обеспечения транспортной безопасности*).»;

Упрощение выражения до плана обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры недопустимо, так как технически это абсолютно разные понятия (из разных областей). Поскольку нормативный документ устанавливает конкретные требования по обеспечению транспортной безопасности ОТИ/ТС, то в любом случае выбрасывать при упрощении выражение, определяющее суть нормативного документа и суть самого плана, а именно – «обеспечение транспортной безопасности» недопустимо.

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

- 5.1.13.2.  Изложить пункт 5.5 следующим образом: «Обеспечить проведение оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и представление ее

результатов на утверждение в Федеральное агентство морского и речного транспорта в установленном порядке *применительно к категории объекта транспортной инфраструктуры, но не более чем в течение 5 (пяти) месяцев* с даты размещения на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта сведений о присвоении категории объекту транспортной инфраструктуры, которое сопровождается соответствующим уведомлением субъекта транспортной инфраструктуры по электронной почте и в письменном виде»;

Установленный 3-месячный срок на выполнение оценки уязвимости ОТИ приемлем только для транспортных средств и небольших объектов транспортной инфраструктуры 4-й категории (отдельные здания или сооружения, однопричальные объекты без береговой инфраструктуры, дамбы, волноломы и т.д.).

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

5.1.13.3.



Изложить пункт 5.6 следующим образом: «На основании утвержденных результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры представить в Федеральное агентство морского и речного транспорта план объекта транспортной инфраструктуры *в течение 3 месяцев с даты официального получения субъектом транспортной инфраструктуры утвержденного экземпляра (1-й экземпляр)* результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры».

Установленный 3-месячный срок с даты утверждения оценки уязвимости на разработку плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ и предоставление его в ФАМРТ на утверждение, во многих случаях не реален, так как не учтено фактическое время нахождения утвержденной оценки уязвимости в пути с даты утверждения в ФАМРТ и до даты получения утвержденной оценки субъектом транспортной инфраструктуры (СТИ).

Реально СТИ может приступить к разработке плана ОТБ только по факту получения утвержденной оценки уязвимости, то есть дата получения СТИ утвержденной оценки должна быть отправной точкой для начала разработки Плана ОТБ.

5.1.13.4.



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

- в отношении объектов транспортной инфраструктуры I и II категории – не позднее 2 лет с даты утверждения оценки уязвимости объекту транспортной инфраструктуры;
- в отношении объектов транспортной инфраструктуры III и IV категорий – не позднее одного года с даты утверждения оценки уязвимости объекту транспортной инфраструктуры;».

Сроки реализации плановых мероприятий нелогично связывать с датой присвоения категории объекту транспортной инфраструктуры.

Кроме того, сроки реализации плановых мероприятий нельзя привязывать к дате получения категории еще и потому, что Требованиями не учитывается сроки вероятных корректировок, как оценок уязвимости, так и планов по замечаниям ФАМРТ (это обычная неизбежность практической работы), что существенно сдвигает общие сроки реализации законодательных требований по транспортной безопасности.

Тем более, что Требованиями в пунктах 5.21, 5.22, 5.23 и 5.30 и других реализация плановых мероприятий привязывается к уже утвержденному плану ОТБ.

5.1.13.5.



Изложить пункт 5.9 следующим образом: *«Разработать и утвердить следующие организационно-распорядительные документы, заверенные копии которых сканируются в отдельный блок на электронном носителе в нередактируемом формате и являются обязательными приложениями (в электронном виде) к плану обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры.»*

Вместе с тем, предлагается учесть при рассмотрении данного предложения, что ОРД не должны являться приложением к Плану ОТБ.

5.1.14.




Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть возможность внесения следующих изменений в Приказ Министерства транспорта РФ от 30 апреля 2013 г. № 162 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта»:

Пункт 52 изложить следующим образом: «Решение об отказе в утверждении плана направляется (вручается) заявителю в письменной форме с указанием причин отказа в срок, не превышающий одного дня с даты утверждения заключения руководителем Росморречфлота (либо уполномоченным им лицом) вместе со вторым экземпляром.»

По аналогии с процедурами, предусмотренными для оценок уязвимости при утверждении (Приказ Минтранса России от 9 июля 2011 № 211, пункт 47).





Решение об отказе в утверждении вносимых в план изменений (дополнений) направляется заявителю с указанием причин отказа в срок, не превышающий одного дня с даты утверждения заключения об отказе вносимых в план изменений (дополнений) руководителем Росморречфлота (либо уполномоченным им лицом) вместе со вторым экземпляром.

По аналогии с процедурами, предусмотренными для оценок уязвимости при утверждении (Приказ Минтранса России от 9 июля 2011 № 211, пункт 47). Зачем в УТБ хранить 3 экземпляра отказного Плана?

- 5.1.15.  Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается гармонизировать ФЗ-16 в области обеспечения транспортной безопасности на водном транспорте с международной Конвенцией по охране судов и портовых средств и внести изменение в подпункты «г» и «д» п. 11 ФЗ-16 от 09.02.2007 в части распространения юрисдикции данных подпунктов законодательства по безопасности судов. Тем самым из перечня транспортных средств дополнительно также будут исключены маломерные суда, а ФЗ-16 будет соответствовать международному законодательству по безопасности судов.

В п. 11 Федерального закона от 09.02.2007 № 16 ФЗ «О транспортной безопасности» в подпунктах «г» и «д» указан перечень транспортных средств, на которых должны быть лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности. Из перечня исключены прогулочные и спортивные парусные суда, но о маломерных судах ничего не указано. С 2012 года появилось понятие «коммерческие маломерные суда», но они также не относятся к грузовым и пассажирским судам (на внутренних водных путях) или используемых в целях мореплавания.

5.2. Обеспечение безопасности судоходства.

- 5.2.1.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается рассмотреть возможность применения к учебно-тренажерным центрам, осуществляющим подготовку СОТБ на морском и речном транспорте, процедуры одобрения, аналогичной одобрению УТЦ по МК ОСПС.
- 5.2.2.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается обратить внимание на возрастающий риск происшествий на воде, связанных с маломерными судами и их бесконтрольным плаванием. В целях снижения количества происшествий предлагается рассмотреть возможность обеспечения охраны акваторий, предназначенных для осуществления коммерческого судоходства.
- 5.2.3.  Министерству труда и социальной защиты Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается инициировать внесение изменений (дополнений) в раздел X «Охрана труда» Трудового кодекса России в части разработки «Положения (инструкции) по расследованию и учету несчастных случаев, произошедших на производстве с членами экипажей морских судов, судов внутреннего плавания и рыбопромысловых судов». В данном документе предлагается учесть работу членов экипажа (вахту) на борту судна, увольнение на берег в иностранном (отечественном) порту и т. д. 2.
- 5.2.4.  Министерству труда и социальной защиты Российской Федерации также предлагается организовать проведение всероссийского совещания (конференции) с участием отечественных Компаний (морских, речных,






рыбодобывающих), имеющих флот, осветил проблемы производственного травматизма среди членов экипажей судов и выработал рекомендации по снижению несчастных случаев среди плавсостава.

5.2.5.




Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного в целях контроля за соблюдением международных требований и обеспечения безопасности Арктического региона предлагается инициировать совместно с государствами, прежде всего, непосредственно граничащими с Арктикой, разработку особого механизма контроля за соблюдением правил ИМО в Арктике, что может быть сделано посредством заключения отдельного – Арктического меморандума о взаимопонимании по контролю судов со стороны государства порта. Принятие Арктического меморандума и введение единообразного подхода к исполнению портовых формальностей применительно к иностранным судам, осуществляющим судоходства в полярных водах, позволит не только упростить портовые формальности, сократить непроизводительные простои морских судов и излишние фугитивные выбросы газов, образующиеся в результате сжигания топлива, но и позволит ответственным лицам, таким как капитан, выполнять непосредственную работу по обеспечению безопасности судоходства, что имеет преимущественное значение для всего мирового сообщества.

6. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

- 6.1.**  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации предлагается разработать и реализовать регламентирующие документы по хранению и ношению специальных средств и огнестрельного оружия для подразделений транспортной безопасности. В статье 12.3 Закона определено, что сотрудники подразделения транспортной безопасности для защиты ОТИ и ТС от АНВ имеют право на приобретение, хранение и ношение специальных средств и служебного огнестрельного оружия. На деле данный вопрос по служебному огнестрельному оружию пока не решен.
- Решение данного вопроса поспособствует повышению качества оказываемых услуг в сфере транспортной безопасности и послужит дополнительным стоп-фактором для лиц, планирующих совершение актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.
- 6.2.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается отдельным нормативным правовым актом установить порядок получения и применения оружия и специальных средств аттестованными работниками подразделений транспортной безопасности.
- 6.3.**  Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству труда и социальной защиты РФ предлагается разработать и внести отсутствующие сведения в профстандарт для сотрудников транспортной безопасности в федеральный реестр профессий, а также квалификационные требования в Единый квалификационный справочник.
- Разработка и внесение отсутствующих сведений по данной профессии позволит упорядочить работу ПТБ с органами государственной власти и надзора.
- 6.4.**  Министерству транспорта Российской Федерации в целях повышения качества работы по комплектованию подразделений транспортной безопасности установить профессиональные стандарты работников подразделения транспортной безопасности с учетом установленных категорий сил обеспечения транспортной безопасности.
- 6.5.**  Министерству транспорта Российской Федерации связи с отсутствием норм права, регулирующих права и обязанности работников подразделений транспортной безопасности (включая производство административного задержания и доставку в орган внутренних дел лиц, совершивших преступления или административные правонарушения на объектах транспорта объектах, а также производство личного досмотра, досмотра вещей, изъятия вещей и документов, являющихся орудием или непосредственным объектом правонарушения), а также устанавливающих


гарантии правовой и социальной защиты, в том числе обязательность исполнения законных требований работников подразделений транспортной безопасности и обязательное страхование работников подразделений транспортной безопасности, предлагается принять соответствующий нормативный правовой акт прямого действия.


- 6.6.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается обратить внимание на вопросы регулирования ответственности СТИ за нарушения, допущенные привлеченным подразделением транспортной безопасности.

Привлекаемые для защиты ОТИ подразделения транспортной безопасности на основе договоров, регулируемых гражданским законодательством не несут никакой административной ответственности за нарушение требований законодательства о транспортной безопасности, в частности за использование неаттестованных сотрудников.





Таким образом, при выявлении надзорными органами фактов нарушений требований законодательства подразделением транспортной безопасности, к административной ответственности привлекается не подразделение транспортной безопасности, а субъект транспортной инфраструктуры.




Для устранения возникшей правовой коллизии, целесообразно рассмотреть вопрос о пересмотре требований п.1 ст.4 Федерального закона от 09.02.2007, № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», дополнив перечень субъектов, ответственных за обеспечение транспортной безопасности, привлеченным подразделением транспортной безопасности.

- 6.7.**  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации в целях совершенствования порядка регулирования оборота служебного оружия для подразделений транспортной безопасности предлагается доработать требования ст. 12.3 Закона, а именно разработать административный регламент или сделать ссылку каким установленным регламентом на сегодняшний день можно руководствоваться при покупке служебного оружия и патронов к ним.

- 6.8.**  Министерству транспорта Российской Федерации в целях совершенствования подготовки и аттестации работников подразделений транспортной безопасности в части установленных требования по подготовке работников ПТБ установить обязательным требованием, что для повышения квалификации работников ПТБ по 4,5,6,7 категориям допускать лиц прошедших подготовку в качестве работника с особыми уставными задачами и прошедших периодическую проверку в Росгвардии на допуск к работе со специальными средствами и служебным оружием. Установить обязательным требованием к перечню документов при подачи в орган аттестации для указанных категорий работников ПТБ представлять дополнительно документы:

Свидетельство о подготовке в качестве работника с особыми уставными задачами и Акт прохождения проверки на допуск к работе со специальными средствами и служебным оружием.

- 6.9.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается установить (утвердить) единый административный регламент в части установления требований административного регулирования в рамках контроля деятельности подразделений транспортной безопасности, а именно по видам нарушения, порядок рассмотрения жалоб и проведения проверки компетентными органами (федеральными агентствами по видам транспорта) на допущенные нарушения подразделениями транспортной безопасности. Решение об аннулировании аккредитации свидетельства в качестве подразделения транспортной безопасности должен принимать не начальник управления транспортной безопасности агентства, а органы судебной власти, либо созданная для этих целей комиссия, с обязательным привлечением заинтересованной стороны, так это может иметь заказной характер и использоваться в корыстных целях в интересах других юридических лиц.
- 6.10.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести соответствующие изменения в ст. 27.2 «Доставление» ст. 27.3 «Административное задержание», ст. 27.7 «Личный досмотр, досмотр вещей», ст. 27.9 «Досмотр транспортного средства» Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 в части того что данные действия установленные данными статьями могут приводить работники подразделения транспортной безопасности. На сегодня это представлено так: «Ст. 27.3 п.2. Старший в месте расположения охраняемого объекта, должностное лицо федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции в сфере деятельности войск национальной гвардии Российской Федерации, ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти и организации, военизированных и сторожевых подразделений организации.
- 6.11.** Министерству транспорта Российской Федерации в целях снижения финансовой нагрузки на субъекты транспортной инфраструктуры, связанной с необходимостью привлечения подразделений транспортной безопасности или создания собственных ПТБ для проведения досмотров (собеседований) пассажиров на транспортных средствах, а также с оплатой штрафов за невыполнимые требований об обеспечении досмотров (собеседований) на транспортных средствах предлагается внести изменения в Закон и Требования ОТБ:
- 6.11.1.**  Часть 2 статьи 12.2 Закона изложить в следующей редакции: 2. Организация досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, владеющие категоризованными объектами транспортной инфраструктуры;
- 6.11.2.**  Часть 9 статьи 12.2 Закона изложить в следующей редакции: 9. Досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр, наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности

- проводятся уполномоченными лицами из числа работников подразделений транспортной безопасности или представителями полиции или сотрудниками лицензированных частных охранных компаний;
- 6.11.3.  Подпункты 25, 29 пункта 7 Требований по обеспечению транспортной безопасности отменить;
- 6.11.4.  Исключить из пунктов 20-26 Требований ОТБ требования о проведении всех видов досмотров и собеседований на транспортных средствах;
- 6.11.5.  Подпункт 32 пункта 7 Требований по обеспечению транспортной безопасности изложить в следующей редакции: «принимать меры по недопущению преодоления любыми лицами постов транспортного средства без соблюдения условий допуска, наличия и действительности установленных видов разрешений в зону транспортной безопасности транспортного средства или на критические элементы транспортного средства путем поддержания установленного пропускного режима, осуществления контроля за его соблюдением, осуществления контроля за передвижением (перемещением) физических лиц в зоне транспортной безопасности транспортного средства или ее частях и (или) на критических элементах транспортного средства, путем реагирования на попытки преодоления или преодоление постов транспортного средства физическими лицами».


В силу части 2 статьи 12.2 Федерального Закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ организация досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры и (или) перевозчиков.


Согласно части 9 статьи 12.2 Федерального Закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр, наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности проводятся уполномоченными лицами из числа работников подразделений транспортной безопасности.

Подпунктами 25, 29, 32 пункта 7, подпунктами 2 и 3 пункта 20, подпунктом 2,3 пункта 21, подпунктом 2 пункта 22, подпунктами 2 и 3 пунктов 23, 24 и 25 Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 14.09.2016 № 924 (далее – Требования ОТБ), для субъектов транспортной инфраструктуры, использующих транспортные средства для перевозок в междугородном и международном сообщении, предусмотрена обязанность обеспечения проведения всех видов досмотра, если такие досмотры не проводятся на объектах транспортной инфраструктуры, с которыми имеется технологическое взаимодействие.

Указанные выше требования не предусмотрены для транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров в городском и пригородном сообщении. Но в часы пик, количество пассажиров, перевозимых в городском автобусе значительно выше количества пассажиров, которое может находиться в автобусе междугородного маршрута, и возможные негативные последствия от АНВ на городском транспорте превысят АНВ при аналогичной ситуации на междугородном автобусе.


При этом перечисленные выше требования о проведение досмотров и собеседований не исполнимы для субъектов транспортной инфраструктуры, осуществляющих перевозку пассажиров автомобильным транспортом в междугородном и международном сообщении, так как для организации всех видов досмотров (собеседований) пассажиров, осуществляющих посадку в автобусы по маршруту следования на остановочных пунктах, не являющихся категоризованными объектами транспортной инфраструктуры и на которых не организован досмотр физических лиц, необходимо оборудование постов подразделения транспортной безопасности непосредственно в каждом транспортном средстве. Привлечение аккредитованного подразделения транспортной безопасности для каждого транспортного средства или создание собственного ПТБ для каждого ТС экономически нецелесообразно, так затраты на это в разы превысят доход от рейса, выполняемого охраняемым автобусом. При этом водитель автобуса не может быть работником подразделения транспортной безопасности, следовательно он не может выполнять досмотры пассажиров и проводить с ними собеседования.

6.12.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации в силу того, что договора на защиту объектов транспортной инфраструктуры зачастую носят смешанный характер предлагается включить в работу по гармонизации законодательства между ФЗ – № 16 « О транспортной безопасности» ФЗ – № 2487-1 « О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации», также и ФЗ – № 77 « О ведомственной охране».

6.13.  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях совершенствования законодательства предлагается рассмотреть вопрос возможности общего лицензирования работников подразделения транспортной безопасности, дающего право осуществления деятельности без ограничения его видов (по опыту лицензирования частных охранных предприятий), либо возможности объединения 5, 6, 7 и 8 категорий.

Введение этой нормы позволит субъекту транспортной инфраструктуры в связи со складывающейся оперативной обстановкой на объекте оперативно усиливать посты обеспечения транспортной безопасности путём использования работников подразделения транспортной безопасности, не опасаясь, что работник с пятой категорией (досмотр) будет осуществлять наблюдение и собеседование, а работник ГБР встанет

за интроскоп. На сегодняшний день, для фактической реализации этого принципа, по действующим в настоящее время нормам, одному работнику ПТБ необходимо аттестоваться по 6 категориям.

- 6.14.**  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях совершенствования законодательства предлагается рассмотреть вопрос возможности использования на объектах морского транспорта работников, аттестованных компетентным органом другого вида транспорта.

7. ПОДГОТОВКА И АТТЕСТАЦИЯ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

7.1. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести следующие изменения в Закон:

В предлагаемой редакции части 2.1 статьи 12.1 Закона аттестация и подготовка персонала должна проводиться лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве. Считаем необходимым изменить данную редакцию и заменить слова «транспортного средства» на «в субъекте транспортной инфраструктуры», и далее, аналогично, в следующем абзаце проектируемой части 2.1 статьи.


Данное предложение основано на необходимости усилить требования по подготовке и ответственности лиц, проводящих подготовку и аттестацию персонала экипажа.


Дополнительные инструкции экипажу непосредственно перед выездом на линию можно проводить как дистанционно по заранее разработанным материалам ответственным за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, так и лицом, ответственным за выпуск транспортного средства на линию, который должен входить в силы обеспечения транспортной безопасности в субъекте.


Данная мера будет способствовать выстраиванию вертикали обеспечения транспортной безопасности в связи с тем, что каждое лицо, входящее в силы обеспечения транспортной безопасности в субъекте, будет выполнять требования и нести ответственность за их исполнение согласно должностным инструкциям и возможности нахождения непосредственно при выпуске транспортного средства на линию.

7.2. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести изменения в Пункт 32 Правила аттестации сил обеспечения транспортной безопасности (постановление Правительства России от 26 февраля 2015 г. № 172) и проводить аттестацию с периодичностью один раз в 5 лет.

Согласно пункту 32 Правил аттестация проводится с периодичностью один раз в 3 года для работников субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, руководящих выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах; для работников подразделения транспортной безопасности, включенных в состав группы быстрого реагирования; для работников подразделения транспортной безопасности, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности; для работников подразделения транспортной безопасности, осуществляющих наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности; для работников субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, осуществляющих управление техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

7.3.  Министерству транспорта Российской Федерации нормативно закрепить право физических лиц в частном порядке проходить аттестацию в качестве различных категорий сил обеспечения транспортной безопасности.

7.4.  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть целесообразность изменения смысла и порядка аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, увязав их напрямую с процессом подготовки сил обеспечения транспортной безопасности, упростив процедуры проведения аттестации и одновременно повысив ответственность за качество подготовки сил обеспечения транспортной безопасности.

7.5.  Министерству транспорта Российской Федерации в целях оптимизации затрат субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков предлагается установленный «Требованиями 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» (утв. приказом Минтранса России от 21 августа 2014 года № 231) перечень знаний, умений, навыков, являющихся обязательными для работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве разделить на два блока, а именно:

- 1) для лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры;
- 2) для лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве.

Поскольку перечни вопросов разрабатываются с учетом требований к знаниям, умениям, навыкам сил ОТБ, а также особенностей обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС по видам транспорта, разделение вышеуказанного Перечня знаний, умений, навыков позволит разделить и перечень вопросов, используемых для аттестации сил ОТБ, относящихся к 2 категории. Соответственно, проверка знаний, умений, навыков сил ОТБ (аттестация) будет проводиться применительно только к ОТИ или ТС, что даст возможность аттестуемым лицам затрачивать меньше времени на подготовку и осуществлять ее в необходимых пределах и объеме.

Аттестация сил обеспечения транспортной безопасности (далее – силы ОТБ) в соответствии с действующим законодательством проводится по восьми категориям. Особое значение для АО «ФПК» имеет аттестация начальников пассажирских поездов, которые относятся ко второй категории: «Работники субъекта транспортной инфраструктуры, ответственные за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве» (далее – 2 категория).

Имеются случаи, когда процент прохождения аттестации начальниками пассажирских поездов является неудовлетворительным. Вызвано это несколькими причинами.


Аттестация сил ОТБ заключается в проверке знаний, умений и навыков аттестуемых лиц на соответствие требованиям законодательства о транспортной безопасности и осуществляется с использованием перечней вопросов, разрабатываемых постоянно действующими комиссиями, созданными при центральных аппаратах компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности. В ходе проверки знаний, умений, навыков аттестуемому лицу необходимо пройти письменный (компьютерный) тест, содержащий не менее 50 вопросов, ответить на три тематических вопроса и решить две практические задачи, содержащиеся в билетах. Все вопросы размещены на официальном сайте Федерального агентства железнодорожного транспорта в сети «Интернет». Для второй категории предусмотрено 210 тестовых вопросов, 68 тематических вопросов и 26 практических задач.

Для подтверждения соответствия предъявляемым требованиям требуется длительная подготовка, которая должна проводиться с уклоном на приобретение именно тех знаний, которые необходимы для успешного прохождения аттестации. В частности, для прохождения аттестации по 2 категории начальникам пассажирских поездов необходимо не только изучить несколько десятков нормативных правовых актов, но также иметь знания об особенностях обеспечения транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры (далее также – ОТИ). Это связано с тем, что перечень вопросов для 2 категории включает в себя два блока – об обеспечении транспортной безопасности на ОТИ и транспортных средствах (далее – ТС).

В соответствии с Требованиями по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиями к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающими уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495, в АО «ФПК» начальник пассажирского поезда является лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности в период нахождения ТС, сформированных в пассажирский поезд, в рейсе. Ответственным за обеспечение транспортной безопасности на ОТИ, а также ТС, не находящихся в рейсе, начальник пассажирского поезда не является, в связи с чем не должен обладать соответствующими знаниями об обеспечении транспортной безопасности на ОТИ.


Сегодня подготовка и аттестация начальников поездов просто процесс, который нужен для выполнения закона, он не связан с защитой пассажирского поезда. Аттестовался и забыл на 5 лет.

Необходимо разделить 2 категорию на две отдельные категории – для ОТИ и ТС.

7.6.  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается привести в соответствие с Законом положений подзаконных нормативных правовых актов. Частью 2 статьи 12.1 Закона установлено, что аттестация сил обеспечения транспортной безопасности проводится органом аттестации. Для целей аттестации сил обеспечения транспортной безопасности компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности имеют право привлекать аттестующие организации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Правилами аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 № 172, предусмотрено, что заявители выбирают аттестующую организацию самостоятельно.

7.7. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть и решить ряд проблемных вопросов в области аттестации сил обеспечения транспортной безопасности:

7.7.1.  Определить порядок выдачи дубликатов свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности;

В настоящее время сложилась практика, по которой субъекты транспортной инфраструктуры и подразделения транспортной безопасности часто не выдают уволившимся работникам оригиналы Свидетельств. Данная позиция работодателей связана с одной стороны с сокращением своих затрат на подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности путем снижения текучести кадров, а с другой с противодействием недобросовестным конкурентам, переманивающим «готовых» работников.

С точки зрения права позиция работодателей подкреплена положениями «Правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности».

Так, пункт 7 Правил в качестве «заявителя» определяет СТИ, ПТБ и организацию, претендующую на аккредитацию в качестве ПТБ. Физическое или аттестуемое лицо Правилами в качестве «заявителя» не рассматривается. Пункт 31 Правил предписывает направлять (передавать) Свидетельство только «заявителю».

Пункт 8 статьи 12.1. Закона наравне с СТИ и ПТБ в качестве стороны договора о проведении аттестации сил обеспечения транспортной безопасности также рассматривает организации и индивидуального предпринимателя, выполняющих работы (оказывающих услуги) в целях исполнения СТИ требований по обеспечению транспортной безопасности, и аттестуемое лицо. Однако Правила не рассматривают указанные организации и лиц в качестве «заявителей», порядок аттестации по их заявлениям не регулируют.

Таким образом, с точки зрения действующего законодательства «заявителем», стороной Договора и получателем Свидетельства в настоящее время могут выступать только СТИ, ПТБ и организации,

претендующие на аккредитацию в качестве ПТБ. Проведение аттестации по заявлениям организаций и индивидуальных предпринимателей, выполняющих работы (оказывающих услуги) в целях исполнения СТИ требований по обеспечению транспортной безопасности, и аттестуемых лиц требует дополнительного регулирования подзаконными нормативными правовыми актами.

Из-за сложившейся ситуации в Органы аттестации поступают обращения о выдаче дубликатов Свидетельств. Однако ни Закон, ни Правила не предусматривают выдачу дубликата Свидетельства.

Утвержденная приказом Минтранса России от 18.12.2014 № 346 форма реестра выданных свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности не содержит разделов, позволяющих учесть выдачу дубликатов Свидетельств. Приказ Минтранса России от 14.10.2015 № 307 утверждает только форму свидетельства об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности. Форма дубликата Свидетельства нормативными правовыми актами не определена.

7.7.2.



Определить порядок проведения внеочередной аттестации сил обеспечения транспортной безопасности. В порядке предусмотреть:

- Определение органа (компетентный, аттестации, надзорный и т.д.) уполномоченного выносить решение о внеочередной аттестации;
- Порядок документирования решения о внеочередной аттестации, включая решение о прекращении действующего свидетельства об аттестации лица, подлежащего внеочередной аттестации;
- Определение документа, подтверждающий факт успешного прохождения внеочередной аттестации.

Пунктом 33 Правил определены случаи внеочередной аттестации аттестованных лиц.

Однако, процедура внеочередной аттестации ни Правилами, ни иными нормативными правовыми актами не определена. При этом случаи, определенные пунктом 33 Правил, не являются основанием для аннулирования действующего свидетельства об аттестации (см. пункт 35 Правил). Согласно Правилам основанием для проведения аттестации является только заявление заявителя (см. пункт 9 Правил). Иные основания Правилами не предусмотрены.

7.7.3.



Оптимизировать нормативно-правовое регулирование измерений при определении уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, провести с учетом требований Федерального закона от 26.06.2008 № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» и подзаконных ему актов. В частности, предлагается раскрыть:

- Какие средства измерений должны использоваться;
- Какие к ним предъявляются метрологические требования;
- Какова методика (метод) измерений.

Законодательство Российской Федерации в сфере транспортной безопасности не определяет средства измерений, с помощью которых фиксируются результаты выполнения упражнений на быстроту (т.е. челночного бега), не содержит метрологических требований к ним, не устанавливает методику (метод) измерений.

Неурегулированность данного вопроса имеет в себе серьезные риски, способные привести к рискам трудовых споров, связанных с нарушением трудовых прав граждан, и проблему контроля (надзора) проверок уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности.

7.8.



Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть ряд рекомендаций в целях совершенствования процедуры аттестации сил обеспечения транспортной безопасности:

- Упростить сбор получения и проверки документов для аттестации. Четко регламентировать действие представленных документов и срок их действия от момента приема аттестующим органом до момента окончания проверки и начала проведения самой аттестации.
- Установить упрощенный порядок прохождения аттестации с одной категории на другую;
- Упростить проведение аттестации в отношении лиц, у которых она закончилась;
- Упростить и ускорить процедуру получения заключений с органов МВД о допуске к работам по ТБ.

7.9.



Министерству транспорта Российской Федерации предлагается отменить п.8 Перечня документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в орган аттестации субъектом транспортной инфраструктуры, утвержденного приказом Минтранса РФ от 03.11.2015 № 325.

У водителей автобуса, назначенных ответственными за обеспечение транспортной безопасности ТС, отсутствует документ об образовании (утеря и не возможность его восстановления в связи с получением образования в бывших Союзных Республиках СССР и/или ликвидации данных образовательных учреждениях). Отсутствие данного документа является основанием для отказа в аттестации в качестве сил обеспечения транспортной безопасности (п.8 Перечня документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в орган аттестации субъектом транспортной инфраструктуры, утвержденного приказом Минтранса РФ от 03.11.2015 № 325) и невозможности в дальнейшем работать в качестве водителя автобуса. Образование у водительского состава в основном среднее-профессионально:–столяр, сварщик, токарь, не связанное с его профессиональной деятельностью. 50 % от всего водительского состава не сможет осуществлять свою трудовую деятельность («т.к. утерян документ 30 летней давности на столяра» Пример)

7.10.

Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральным агентствам по видам транспорта в целях совершенствования системы проверки соответствия личностных (психофизиологических) качеств аттестуемых лиц предлагается рассмотреть следующие рекомендации по доработке методической базы проведения ПФО:

- 1) Ввести временное ограничение на прохождение аттестуемыми теста «Таблицы Шульте» (например – 7 минут).
- 2) Заменить методику «Память на лица» методикой, более соответствующей профессиональным задачам, разрешаемым работниками СОТБ и тому контингенту лиц, с которыми им необходимо общаться в процессе трудовой деятельности. Или скорректировать набор представленных фотографий лиц в соответствии с демографическим составом населения в стране и наиболее массовыми туристическими потоками из-за рубежа.
- 3) Заменить диагностико-консультативную методику «Сложные аналогии» на методику диагностики владения аттестуемым различными операциями мышления (анализ, синтез, сравнение и др.), например, тестом выявления умственных способностей: «Краткий ориентировочный тест (КОТ)» В.Н. Бузина и Э.Ф. Вандерлика.

В случае невозможности замены, разбить процедуру обследования на два этапа:


- а. Ознакомление с шестью парами слов, которые даются для выявления схожести логических связей, с целью предварительной выработки обследуемым логических связей между этими словами;
 - б. Непосредственно процедура теста, как она проводилась ранее.
- 4) Заменить психолого-клиническую диагностико-консультативную методику СМИЛ на личностный опросник, более соответствующий выявлению особенностей психически здоровой личности, меньший по объему, например методикой «16PF опросник Кеттелла» (формы А или С). Характеристики личности, выявляемые на основе этого опросника, к тому же, подтверждают валидность шкал «УСК».
 - 5) При невозможности замены методики СМИЛ, использовать вместо опросника 566 вопросов более короткие версии методики. Помня, что с помощью ММРІ можно описать личность, если он проводился несколько раз. Грубейшая ошибка описывать личность на основе однократного проведения. Необходимо проводить в состоянии компенсации и декомпенсации, минимум 5 раз. Тем более необходимо повторное обследование в ходе одного ПФО, в случае получения недостоверных результатов по шкалам L,F,K. Проводить разъяснение наиболее двусмысленных вопросов теста в рамках консультаций. В связи с тем, что тест свободно можно пройти он-лайн, это не раскроет перед аттестуемыми никакой тайны. Список вопросов для консультирования в Приложении к НИР.
 - 6) Привести содержание «тестовых батарей» в соответствие с выявляемыми ПВК, названия которых оптимизировать в отношении значимых профессионально-личностных характеристик (интеллектуально-мнестических, эмоционально-личностных, мотивационно-волевых, психофизиологических).


Например: а) «Уровень интеллектуального развития», б) «Уровень эмоционально-волевой регуляции деятельности», в) «Уровень нравственно-психологической зрелости личности», г) «Уровень мотивации профессионально-трудовой деятельности», д) «Направленность профессионально-трудовых склонностей личности», е) «Самооценка и уровень притязаний», ж) «Уровень конфликтности в межличностном общении», з) «Стрессоустойчивость», и) «Уровень работоспособности».

- 7) Более детально рассмотреть процедуру собеседования с работниками показавшими низкие результаты тестирования.
- 8) Включить возможность использования дополнительных тестовых методик, необходимых для уточнения оценки ПВК обследуемого. В частности включение использования теста Люшера для определения эмоционального состояния аттестуемого, получившего значительное превышение шкалы Fпо тесту СМЛЛ(ММРЛ).
- 9) Принимать к обработке данные работников, имеющих превышение по шкалам достоверности по тесту СМЛЛ(ММРЛ), при этом обязательно проводить процедуру собеседования.
- 10) Превышение нормативных показателей по шкалам достоверности теста СМЛЛ(ММРЛ) не должно быть поводом к тому, что психолог, считая данные основной диагностической методики ПФО не достоверными, выносит решение о не соответствии аттестуемого. В случае таких результатов после собеседования необходимо провести повторное тестирование или вынести решение по результатам собеседования, с учетом того, на какие шкалы теста влияют в первую очередь повышения по шкалам достоверности.


8. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

8.1. Министерству транспорта РФ, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности в целях уточнения классификации технических средств обеспечения транспортной безопасности (далее – ТСОТБ) по функциональному назначению, конкретизации, оптимизации и корректировке требований, предъявляемых к их функциональным характеристикам предлагается рассмотреть возможность внесения следующих изменений в раздел X Требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности (далее – Требования):

8.1.1. Включить классификацию технических средств оповещения по функциональному назначению. 

8.1.2. Закрепить требования ГОСТ 42.3.01 за конкретными техническими средствами оповещения согласно классификации. 

8.1.3. Исключить из Требованиям следующие пункты:

- 
- пункт 52: в), г), д), е);
 - пункт 54: а), б), д), ж), з), и), к);
 - пункт 55: а), б);
 - пункт 56: а), в);
 - пункт 57: б), з), и).

8.1.4. Внести исправления и уточнения в диапазоны величин. 

ТСОТБ по функциональному назначению в предложенной классификации подразделяются на следующие группы:

- автоматизированное рабочее место оповещения;
- аппаратура запуска и мониторинга оконечных средств оповещения;
- оконечные средства оповещения (светодиодные экраны, полноцветные панели, электронные табло типа «бегущая строка», технические средства звукового оповещения).

Требования, предъявляемые к функциональным характеристикам ТСОТБ указанных групп, конкретизируются закреплением за ними конкретных пунктов ГОСТ 42.3.01-2014, оптимизируются путем исключения из Требованиям ряда пунктов (подпунктов) и корректируются внесением исправлений и уточнений в части диапазонов величин.

Кроме того, изменения уточняют, что соответствующие пункты Требований распространяются на светодиодные экраны, полноцветные панели, электронные табло типа «бегущая строка» только в случае их применения в качестве окончательных средств оповещения.

Рассмотрим вопросы, связанные с выполнением в практической деятельности органов по сертификации требований, установленных Правилами, в части последовательности проведения отдельных процедур обязательной сертификации технических средств и сроков их выполнения.

Так, в соответствии с требованиями пункта 15 Правил максимальный срок рассмотрения заявки ОС составляет семь рабочих дней со дня ее регистрации.

При установлении максимального срока рассмотрения заявки, в случае принятия по ней положительного решения, не учитывался возможный объем предоставляемых заявителем документов, зависящий от: номенклатуры заявляемых на сертификацию ТСОТБ; количества производств, выпускающих ТСОТБ и подлежащих предварительной проверке (схема 3); количества объектов транспортной инфраструктуры, на которых установлены ТСОТБ (схема 4).

Следует обратить внимание на то, что для подготовки обоснованного решения о проведении обязательной сертификации необходимо провести не только проверку наличия и соответствия представленных заявителем документов требованиям, установленным пунктами 11 и 13 Правил, но и их анализ, что требует больших временных затрат.

Кроме того, не согласованы между собой максимальные сроки проведения процедуры предварительной проверки производства серийно выпускаемых ТСОТБ (если это предусмотрено схемой сертификации) и процедуры отбора, идентификация образцов для сертификационных испытаний, установленные пунктами 21 и 26 Правил.




При установлении максимальных сроков 20 рабочих дней и 3 рабочих дня в привязке ко дню получения заявителем решения о проведении обязательной сертификации, не учитывалось, что их соблюдение не зависит напрямую от органа по сертификации (сроки подписания договора заявителем и оплаты счета; вопросы организации работ, включая взаимодействие заявителя, изготовителя, органа по сертификации, испытательной лаборатории; готовность заявителя к проведению работ в установленные Правилами сроки и т.п.).




Кроме того, по нашему мнению, максимальный срок проведения сертификационных испытаний, установленный пунктом 27 Правил и составляющий не более 30 рабочих дня со дня принятия решения о проведении обязательной сертификации, не обоснован, так как не учитывает сроки выполнения органом по сертификации процедуры отбора и идентификации образцов, сроки доставки заявителем отобранных для испытаний образцов в испытательную лабораторию, сроки подготовки заявителем образцов для проведения испытаний на базе испытательной

лаборатории (при необходимости), а в случае применения схемы сертификации № 4 – сроки организации работы специалистов испытательной лаборатории на объекте транспортной инфраструктуры.

Обсуждаемые на сегодняшний день изменения в Правила в части привязки максимальных сроков проведения процедур по пунктам 26 и 27 Правил ко дню заключения договора на проведение сертификационных испытаний, в большинстве случаев, не обеспечивают возможности их выполнения. При этом целесообразность изменения максимальных сроков выполнения процедуры по пункту 21 Правил не рассматривалась.

Необходимо также обратить внимание на отсутствие требований к сертификату соответствия системы менеджмента качества (далее – СМК) производства технических средств, предоставление которого заявителем предусмотрено пунктом 18 Правил с целью исключения из процедур обязательной сертификации предварительной проверки производства (схема 3). В практической деятельности органы по сертификации сталкиваются с невозможностью проверки статуса и легитимности предоставляемого заявителем сертификата соответствия СМК, в связи с чем представляется целесообразным, чтобы указанный сертификат был выдан органом по сертификации СМК, аккредитованным в национальной системе аккредитации.

- 8.2.**  Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации в целях уменьшения затрат субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков предлагается внести предложения в Государственную Думу ФС РФ об исключении из «Налогового кодекса Российской Федерации» от 31.07.1998 № 146-ФЗ налога на остаточную стоимость сертифицированных технических средств обеспечения транспортной безопасности, если хозяйствующий субъект не оказывает услуги по обеспечению транспортной безопасности.
- 8.3.** Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается рассмотреть следующие предложения о внесении изменений в действующее законодательство:
- 8.3.1.  Рассмотреть возможность эксплуатации субъектом транспортной инфраструктуры закупленных до введения требования ПП РФ № 969 ТС ОТБ без проведения сертификации до выработки из срока эксплуатации;
- 8.3.2.  Проведение сертификации ТС ОТБ по схеме № 4 оставить на усмотрение субъекта транспортной инфраструктуры, в случае, когда стоимость переоснащения на порядок выше совокупной стоимости модернизации и сертификации имеет явную экономическую и техническую целесообразность.






- 8.4.**  Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности в целях решения проблемы невозможности сертификации действующих ТСО, не выработавших свой ресурс, предлагается 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.
- 8.5.**  Министерству транспорта РФ, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается инициировать внесения изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам техническим свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» обеспечивающих использование ранее установленных на объекты несертифицированных технических средств охраны до истечения срока их эксплуатации.
- 8.6.**  Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается инициировать внесение следующих изменений в Правила обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969 и дополнить пункт 8 Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, утвержденных постановлением Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 969, после подпункта г) абзацем следующего содержания:
- «Сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах до вступления в силу настоящих Правил, не требуется.




Изменения, вносимые в Правила обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, обусловлены следующими факторами: сертификация ранее установленных на объектах транспортной инфраструктуры технических средств обеспечения транспортной безопасности по схеме № 4 осложняется невозможностью их предоставления в испытательную лабораторию без снижения уровня защищенности объектов от актов незаконного вмешательства. В случае проведения испытаний технических средств обеспечения транспортной безопасности непосредственно на объектах транспортной инфраструктуры возникает необходимость отбора образцов изделий однотипных марок и моделей, которые рассредоточены по объектам всей сети железных дорог РФ. При небольших объемах ранее осуществленных поставок технических средств обеспечения транспортной безопасности по сравнению с количеством изделий, выпускаемых в составе одной партии при серийном производстве, затраты на выполнение сертификации по данной схеме становятся сопоставимыми, а в ряде случаев и могут превышать стоимость нового оборудования. В условиях задействования аккредитованных испытательных лабораторий на проведение испытаний, в первую очередь, по заявкам изготовителей технических средств обеспечения транспортной безопасности, проведение мероприятий по сертификации уже установленных на железнодорожных вокзалах и других объектах транспортной инфраструктуры ОАО «РЖД» систем и средств досмотра и видеонаблюдения в 2018 году не представляется возможным, а с учетом общего количества данного оборудования по всей сети железных дорог – займет значительное время.

8.7.








Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается инициировать внесение следующих изменений в Правила обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969, а именно дополнить разделами, содержащими понятную и максимально развернутую информацию о сроках действия сертификатов соответствия, выдаваемых по каждой схеме сертификации, а также возможных условий пролонгации этих сроков. Прежде всего, это касается сроков действия сертификатов соответствия, выдаваемых по 4 схеме сертификации. В настоящее время информация об этих сроках содержится только в методиках по проведению сертификации, разработанных органами по сертификации технических средств, которые выдаются лишь аккредитованным испытательным лабораториям.

В свободном доступе этой информации нет. Субъекты инфраструктуры должны иметь возможность принимать обдуманное решение при выборе пути выполнения требований по сертификации технических средств, а контролирующие надзорные органы – осуществлять контроль актуальности действия этих сроков.

- 8.8.** Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел Российской Федерации, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств в целях повышения качества реализации требований Постановления Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969 предлагается:
- 8.8.1.  Установить четкие критерии и дать указания на какие средства обеспечения ТБ требуется сертификация. В настоящее время законодательно закреплена необходимость сертификации технических средств обеспечения ТБ. В то время как у контролирующих органов возникают вопросы о сертификации, к примеру, химических веществ по обнаружению взрывчатых веществ.
- 8.8.2.  Установить четкие критерии для сертификации, чтобы не было двусмысленности толкования норм. В виду того что сертификацией занимаются разные органы необходимо регламентировать четкие требования к сертификатам и то имеется ли какие то ограничения по их использованию на различные ТС (например на водный транспорт);
- 8.8.3.  Разработать порядок передачи данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности транспортных средств уполномоченным подразделениям органов федеральной службы безопасности, органам внутренних дел и федеральной службы по надзору в сфере транспорта с учетом специфики работы ТС. Так, учесть длительное отсутствие доступа на суда и ограниченность технических возможностей по передаче большого объема данных.
- 8.9.**  Министерству транспорта Российской Федерации в целях исключения ситуаций, связанных с «человеческим фактором», когда сотрудники служб безопасности могут отклониться от регламента работы или воспользоваться служебным положением и нарушить безопасность на объекте и внедрения системы мониторинга состояния операторов, которые определяют уровень усталости и включенности в рабочий процесс, предотвратят вероятность трагедий, виной которым человеческий фактор предлагается внести дополнения в существующую законодательную базу требования по мониторингу состояний и действий операторов рентгенотелевизионных досмотровых установок.
- 8.10.** Министерству транспорта Российской Федерации в целях повышения уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры предлагается:
- 8.10.1.  Рассмотреть целесообразность установления в виде обязательной нормы проведение оценки уязвимости ОТИ с использованием систем имитационного моделирования для получения количественных результатов оценки;

- 8.10.2.  Закрепить в виде нормы обязательное проведение экспертиз проектов КСБ на соответствие требованиям ТЗ и обоснованности выбора ТС для создания КСБ;
- 8.10.3.  Внедрить систему оперативной оценки эффективности КСБ в практику деятельности СБ предприятий ОТИ и предприятий, выполняющих работы по оценке уязвимости;
- 8.10.4.  Закрепить в виде нормы и внедрить в практику деятельности предприятий ОТИ и предприятий, выполняющих работы по созданию КСБ обязательное проведение статистических приемо-сдаточных испытаний.

9. ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ И КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

- 9.1.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается определить, конкретизировать и разработать положение о кибербезопасности в системе правового регулирования обеспечения транспортной безопасности и защиты объектов транспорта и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.
- 9.2.**  Министерству транспорта Российской Федерации предлагается рассмотреть возможность создания транспортного отраслевого центра компетенций по информационной безопасности.
- 9.3.**  ФСТЭК России при исполнении Федерального закона от 26.07.2017 № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» обращать особое внимание на отраслевые особенности.
- 9.4.**  Министерству транспорта Российской Федерации в целях реализации «регуляторной гильотины», гармонизации и упрощения формальностей провести анализ норм в сфере кибербезопасности Международной морской безопасности и российского законодательства в сфере информационной безопасности. По выявленным коллизиям подготовить предложения по их устранению и привлечь к данной работе отраслевые профессиональными объединения в области морского и речного транспорта.
- 9.5.**  Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта, учитывая международный опыт участия международных сертификационных и классификационных обществ в регулировании морской кибербезопасности (например, DNV GL и ClassNK) поручить Российскому морскому регистру судоходства и Российскому речному регистру подготовить правила морской и речной кибербезопасности, учитывающие международные нормы в сфере кибербезопасности и российское законодательство в сфере информационной безопасности, а также привлечь к данной работе отраслевые профессиональными объединения в области морского и речного транспорта.
- 9.6.**  ОАО «РЖД» в целях обеспечения объективного управления рисками в функциональных филиалах и дочерних обществах предлагается разработать соответствующую методологию, пригодную для ее трансформации в цифровой вид. Переход на «цифру» необходимо отразить и на Правилах технической эксплуатации. В каждом разделе этого документа должны появиться элементы цифровизации, определяющие базис для их использования всеми участниками перевозочного процесса. И такой переход от «аналоговых» ПТЭ к «цифровым» должен быть осуществлен одновременно с переходом на цифровые методы работы и управления.

СПИСОК ИНИЦИАТОРОВ

Администрация Курской области
Администрация Ленинградской области
Администрация Костромской области
Администрация Тамбовской области
АО «Глонасс»
АО «ДНИИМФ»
АО «Информтехтранс»
АО «Мострансавто»
АО «Нейроком»
АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад»
АО «Федеральная пассажирская компания»
АО «Ямальская железнодорожная компания»
Ассоциация владельцев маломерных судов Петербурга
Ассоциация «Грузавтотранс»
Ассоциация морских торговых портов
Ассоциация Перевозчиков Негабаритных Грузов: АПНеГ
Ассоциация «Рустахоконтроль»
ГУП «Мосгортранс»
ГУП «Петербургский метрополитен»
ГУМРФ им.адм. С.О. Макарова
Движение Стоп нелегал
ИП Поликутин Ю.А.
Компания WEKEY
Национальный союз страховщиков ответственности
НИИПИиИТвОБЖ Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России
ОАО «РЖД»
ОАО «Аэропорт Абакан»
ООО Авиакомпания «Вертикаль-Т»
ООО «Авиапредприятие «Северсталь»
ООО «АТОЛ ДРАЙВ»
ООО «Бизнес-мониторинг»
ООО «Корпорация АС Групп Секьюрити»
ООО «Магаданрыба»

ООО «Ольвия»
ООО «ПЕНТАКОН»
ООО «ПТБ БАРС»
ООО «Центр Специальных Технологий»
ООО «Яндекс.Такси»
Петербургский государственный университет путей сообщения
Правительство Иркутской области
Правительство Калининградской области
Правительство Московской области
Правительство Москвы
Правительство Ненецкого автономного округа
Правительство Пензенской области
Правительство Республики Дагестан
Правительство Республики Калмыкия
Правительство Республики Коми
Правительство Республики Марий Эл
Правительство Республики Хакасии
Правительство Ханты-Мансийского автономного округа – Югры
Правительство Республики Чувашия
Правительство Рязанской области
Правительство Санкт-Петербурга
Правительство Тульской области
Российский автотранспортный союз
Российский профессиональный союз моряков
Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России
ФБУ «Служба морской безопасности»
ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта»
ФГУП «Росморпорт»
Федеральная служба войск национальной гвардии РФ
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
ФКП «Аэропорты Севера»
ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России»
УВО «Минтранса России»
Экспертный центр «Движение без опасности»



ОБЩЕСТВЕННЫЙ ФОРУМ
**БЕЗОПАСНОСТЬ
НА ТРАНСПОРТЕ**
АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ