



**XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
БЕЗОПАСНОСТЬ
НА ТРАНСПОРТЕ**

8–9 июля 2021 года
Санкт-Петербург

**ЕЖЕГОДНАЯ
ОБЩЕСТВЕННАЯ
РЕЗОЛЮЦИЯ**

2021



**РЕЗОЛЮЦИЯ XI МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА
«БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»**

8–9 июля 2021 года в Санкт-Петербурге состоялся XI Международный форум «Безопасность на транспорте».

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

Мероприятие прошло при поддержке и участии федеральных и региональных органов власти, а также коммерческих и общественных организаций, СМИ.

Деловая программа Форума охватила наиболее актуальные темы отрасли и прошла по двум основным направлениям: обеспечение транспортной безопасности и борьба с терроризмом; обеспечение безаварийности, безопасности дорожного движения, безопасности полетов и судоходства, а также обеспечение безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта.

В мероприятии приняли участие более 800 делегатов из 50 регионов страны. Форум впервые проходил в очно-заочном формате, часть отраслевого сообщества присоединилась к мероприятию в режиме видеоконференцсвязи, а заседания стратегических и рабочих сессий, круглых столов транслировались в сети Интернет.

Деловую программу форума открыло пленарное заседание «Государственная политика и законодательное регулирование в сфере обеспечения комплексной безопасности на транспорте: от диалога к решениям». Среди акцентов повестки – противодействие терроризму в условиях нового законодательства, снижение административной нагрузки на бизнес, развитие цифровых технологий, повышение эффективности противоэпидемических мер на транспорте и обеспечение безопасности на едином пространстве ЕАЭС.

Первый день дискуссионной программы форума был посвящен обеспечению безопасности всех видов транспорта – автомобильного, железнодорожного, водного, авиационного.

Во второй день прошли стратегические и рабочие сессии по вопросам совершенствования деятельности подразделений транспортной безопасности, подготовки и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, кибербезопасности транспортной отрасли, концепции «Умный транспорт» и реализации программы «Безопасный город», обеспечения безопасности такси и каршеринга, безопасной эксплуатации и противодействию угрозам беспилотных летательных аппаратов.

Кроме того, на форуме подвели итоги организации транспортного обеспечения мероприятий чемпионата Европы по футболу 2020 в Санкт-Петербурге.

В общей сложности в течение двух дней в рамках форума состоялось 20 деловых событий, в деловой программе Форума выступили более 120 спикеров, представивших органы федеральной и региональной власти, подведомственные организации, субъекты транспортной отрасли, предприятия, предоставляющие услуги и решения в сфере безопасности, научные и некоммерческие организации.

Завершили деловую программу практические занятия по обеспечению транспортной безопасности на крупнейших транспортных объектах Санкт-Петербурга.

Мероприятие прошло с соблюдением всех стандартов эпидемиологической безопасности, доступ участникам был предоставлен только при наличии отрицательного теста на коронавирусную инфекцию.



ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

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

В проект Резолюции вошли предложения от участников форума: органов власти, бизнеса, науки, образования и некоммерческих организаций. Проект Резолюции направляется в субъекты Российской Федерации.

В проект Резолюции, написанный по итогам Форума, вошли предложения от участников форума: органов власти, бизнеса, науки, образования и некоммерческих организаций. Далее проект Резолюции был направлен в органы власти всех 85 субъектов Российской Федерации, которые поддержали Резолюцию и также направили свои инициативы, в том числе, в части анализа правоприменительной практики действующего законодательства.

Итоговая Резолюция будет направлена в Федеральное собрание Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации и другие профильные федеральные органы власти для совершенствования законодательства и уровня обеспечения комплексной безопасности на транспорте, а также на оптимизацию финансовых затрат субъектов транспортной инфраструктуры без увеличения рисков совершения актов незаконного вмешательства и снижения антитеррористической защищенности транспортного комплекса.

Участники и оргкомитет XI 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, направленных на совершенствование профильного законодательства



ОГЛАВЛЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ

1. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	4
2. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ПОДГОТОВКА И АТТЕСТАЦИЯ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.	8
3. ТРАНСПОРТНАЯ (АВИАЦИОННАЯ) БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	14
• Транспортная (авиационная) безопасность.....	14
• Безопасность полетов	16
4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	23
• Транспортная безопасность автомобильного транспорта, городского электротранспорта и дорожного хозяйства	23
• Обеспечение безопасности дорожного движения	27
5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	31
• Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта	31
• Обеспечение безопасности судоходства	33
6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ	35
• Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта	35
• Обеспечение безопасности судоходства	45
7. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	48
8. ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ И КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ	49



1. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

- 1.1. Министерству транспорта РФ, подведомственным федеральным агентствам и федеральной службе предлагается в рамках мероприятий по реализации механизма «регуляторной гильотины» провести ревизию и систематизацию нормативно-правовых актов, регламентирующих требования по транспортной безопасности, в том числе с целью исключения положений носящих формальный и избыточный характер.

Предлагается провести уполномоченными компетентными органами совместно с общественными профессиональными объединениями мониторинг планирования и реализации мер по обеспечению требований транспортной безопасности, в том числе по сопоставлению финансовых и трудовых затрат проводимых мероприятий и достигаемого с их помощью реального результата по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности. Цель мониторинга - установить реальную эффективность предлагаемых мер защиты от актов незаконного вмешательства.

По итогам рассмотреть возможность принятия решения об исключении ряда наиболее затратных и явно неэффективных мер по обеспечению транспортной безопасности, которое должно быть принято по результатам вышеуказанного мониторинга.

- 1.2. Министерству транспорта РФ совместно с Комитетом Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры обеспечить принятие внесенного в Государственную Думу Российской Федерации проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортной безопасности" № 1179165-7».
- 1.3. Министерству транспорта РФ в целях актуализации сведений о транспортном комплексе предлагается рассмотреть вопрос о закреплении на законодательном уровне обязанности субъекта транспортной инфраструктуры ежегодно направлять отчет по установленной форме об имеющихся в пользовании объектах транспортной инфраструктуры, о соблюдении требований законодательства о транспортной безопасности.
- В настоящее время затруднительно корректно определить количество объектов транспортной инфраструктуры, если субъект транспортной инфраструктуры ранее не был установлен и ответственность за непредставление запрашиваемых сведений у юридического лица отсутствует.
- 1.4. Министерству транспорта РФ рекомендуется предусмотреть законодательное закрепление сроков поэтапной реализации плана обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры с момента регистрации указанного плана обеспечения транспортной безопасности компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности.
- 1.5. Министерству транспорта РФ рекомендуется провести актуализацию приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности», который ориентирован на старое законодательство о транспортной



безопасности, не учитывает реалий сегодняшнего дня и нуждается в переработке в части проработки законных оснований для получения разрешений провоза автомобильным транспортом включенных в Перечень предметов и веществ, ограниченных или запрещенных к перевозке перочинных и других видов ножей и газовых баллончиков, на которые а принципе отсутствуют законные основания для перемещения в зону транспортной безопасности и вызывает большое количество жалоб и претензий пассажиров.

- 1.6. Министерству транспорта РФ в целях устранения избыточных требований и снижения финансовых затрат субъектов транспортной инфраструктуры на их реализацию предлагается разработать порядок проведения внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры при помощи технических средств осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критических элементов объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ (далее – Порядок).

Порядком установить критерии периодичности проведения осмотра (сутки/неделя/месяц) и возможность использования технических средств (видеонаблюдение).

- 1.7. Министерству транспорта РФ, ФАУ «Главгосэкспертиза России» предлагается в целях полноценного оснащения объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами, что, в свою очередь, не повлечет дополнительных затрат на дооснащение ОТИ после окончания строительства и получения оценки уязвимости субъектом предлагается рассмотреть возможность внесения нормы об осуществлении оценки уязвимости перед началом проектирования ОТИ и, в связи с этим, исходя из определения степени защищенности объекта транспортной инфраструктуры от угроз совершения актов незаконного вмешательства в начале разработки проектной документации ввести понятие – предварительная оценка уязвимости.

Предварительная оценка уязвимости строящегося объекта транспортной инфраструктуры проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности или организацией, аккредитованной компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения предварительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности на основе договора с Застройщиком.

Данное решение позволит полноценно оснащать техническими средствами ОТИ с учетом всех предполагаемых угроз совершения актов незаконного вмешательства перед началом проектирования и, в дальнейшем, исключить проблемы, связанные с дооснащением ОТИ техническими средствами после окончания строительства. Сейчас оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности после завершения строительства ОТИ.

- 1.8. Министерству транспорта РФ рекомендуется внести изменения в Федеральный закон от 09.02.2007г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности», по распределению ответственности между собственником ОТИ и субъектом ОТИ (юридическим лицом управляющим объектом на ином законном основании), в части оперативного управления обеспечением



транспортной безопасностью на ОТИ, оснащением техническими средствами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, т.е. собственник ОТИ обеспечивает капитальные вложения по обеспечению транспортной безопасности и возмещает субъекту транспортной инфраструктуры затраты на обеспечение транспортной безопасности.

- 1.9. Министерству транспорта РФ совместно с ФАУ «Главгосэкспертиза России» рекомендуется законодательно закрепить ответственность за ФАУ «Главгосэкспертиза России», в обязательном порядке, проводить экспертизу проектов на соответствие действующему законодательству РФ в части обеспечения транспортной безопасности, для вновь строящихся и (или) подлежащих реконструкции ОТИ, в соответствии с «Требованиями по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства», утвержденных ПП РФ от 31.12.2020г. №2418, а также включить в Требования вид работ - «капитальный ремонт».
- 1.10. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается внести изменения в подпункта «з» пункта 5 Постановления Правительства РФ от 15.09.2020 № 1442 дополнив фразой: «за исключением понтонов, причалов, причальных стенок не имеющих зданий, сооружений, помещений и предназначенных для посадки и высадки туристов на промежуточных остановках маршрутов туристических судов». В соответствии с требованиями подпункта «з» пункта 5 Постановления Правительства РФ от 15.09.2020 № 1442 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений и помещений для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, являющихся объектами транспортной инфраструктуры, и признании утратившими силу актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации» к объектам транспортной инфраструктуры относятся «здания, сооружения и помещения, в том числе гидротехнические, для обслуживания пассажиров и транспортных средств внутреннего водного транспорта, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности, на перевозку которых требуется специальное разрешение, в составе причалов, портов (пристаней), дебаркадеров, стоечных судов, расположенных на внутренних водных путях». Вместе с тем в качестве средств пришвартовывания туристических судов на реках используются понтоны, причалы, причальные стенки, не имеющие зданий, сооружений, помещений. На них производится высадка и посадка туристов с туристических судов для организации экскурсионного обслуживания на промежуточных остановках маршрута. То есть новые пассажиры на суда не садятся. Необходимости в проведении мероприятий по транспортной безопасности на промежуточных остановках туристических судов нет. Мероприятия по транспортной безопасности для таких туристов производятся при посадке в начале маршрута, как правило на речных вокзалах, оборудованных в соответствии с требованиями Федерального закона 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
- 1.11. Министерству транспорта РФ рекомендуется внести соответствующие изменения в Федеральный закон от 09.02.2007г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности», а также в приказы Минтранса РФ - при установлении критериев отнесения объектов к объектам транспортной инфраструктуры, учитывать (предусматривать) такие критерии как



территориальное и географическое расположение объекта, климатические условия, удаленность объекта от населенных пунктов (наличие инфраструктуры вблизи объекта), по значимости и доступности, также на объекты находящиеся в специальных зонах определенных ведомств, в части объектов, на которые не распространяются какие либо требования № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

В настоящее время ОТИ определяются только по названию объекта (вокзал, станция, мост и т.д.), так на два объекта с одинаковыми категориями по транспортной безопасности и техническими характеристиками, с разной доходной составляющей, находящиеся в разных условиях: первый, в границах населенного пункта (центральный Федеральный округ) с имеющейся инфраструктурой и доступа к объекту, второй расположен в труднодоступных районах (на территории ЯНАО) на большом удалении от населенных пунктов (с полным отсутствием инфраструктуры и доступности) распространяются одинаковые требования ОТБ. По нашему мнению целесообразно учитывать экономическую эффективность при реализации мероприятий по транспортной безопасности (очень ярко показывает приведенный ниже пример).

- 1.12. Министерству транспорта РФ в целях повышения безопасности перевозок опасных грузов, повышения конкурентоспособности и снижения бюрократических преград предлагается:
 - 1.12.1. Провести анализ всех действующих законных и подзаконных актов, приказов, распоряжений и правил в сфере перевозки опасных грузов на предмет их актуальности, обоснованности и законности с участием государственных органов и неправительственных организаций;
 - 1.12.2. Создать рабочую группу для выработки концепции разработки проекта Федерального закона о перевозках (или обороте) опасных грузов в Российской Федерации с привлечением органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и представителей перевозчиков опасных грузов;
 - 1.12.3. Разработать проект Федерального закона о перевозках (или обороте) опасных грузов в Российской Федерации по аналогии с законами других государств.
- 1.13. Министерству транспорта РФ рекомендуется повысить вовлеченность представителей отраслевых бизнес объединений в работу по совершенствованию законодательства в области транспортной безопасности в рамках регуляторной гильотины;
- 1.14. Министерству транспорта РФ предлагается рассмотреть рекомендацию, чтобы принятие новых нормативно-правовых актов, разработанных в рамках регуляторной гильотины, не несло за собой повторного исполнения требований, которые новыми актами не изменялись. Данное предложение также связано с ожидаемыми изменениями в ПП-969 о сертификации ТС ОТБ;
- 1.15. При разработке нормативно-правовых документов, в том числе требований к обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, учитывать экономическую составляющую на реализацию мероприятий по транспортной безопасности и экономическую возможность субъектов транспортной инфраструктуры.



2. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ПОДГОТОВКА И АТТЕСТАЦИЯ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

- 2.1. Министерству транспорта РФ рекомендуется решить проблему правовой неопределенности в вопросе о том, распространяется ли норма об обязанности привлечения подразделения транспортной безопасности для защиты объектов транспортной инфраструктуры IV категории, либо на ОТИ данной категории это возможно сделать силами обслуживающего персонала ОТИ.

Подпунктом 3 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 автомобильного транспорта», утвержденных постановлением Правительства РФ от 08.10.2020 № 1642 (далее - Требования), определено, что субъект транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) обязан сформировать и (или) привлечь для защиты ОТИ подразделение транспортной безопасности.

В тоже время в п.17-п.19 данных Требованиях указано, что субъект транспортной инфраструктуры в отношении объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов) IV категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 7 настоящего документа, обязаны организовывать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и их границ обслуживающим персоналом, выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства.

- 2.2. В целях обеспечения высокого профессионального уровня исполнителей, занятых в обеспечении транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, рекомендуется реализовать логическую цепочку: «Профессиональный стандарт – профессиональное обучение – контроль компетенции – допуск к работе»:

- 2.2.1. Министерству транспорта РФ совместно с Министерством образования РФ предлагается сформировать систему подготовки специалистов сферы транспортной безопасности.

В указанной системе предусмотреть и обозначить:

- Начальное профессиональное обучение;
- Квалификационные требования для лиц, получающих первоначальную (по настоящим правилам) подготовку;
- Обязательную периодичность прохождения повышения квалификации для всех категорий сотрудников;



- В начальном профессиональном обучении, а в текущем – повышении квалификации, рассмотреть целесообразность и эффективность проведения подготовки в заочном и с использованием дистанционных образовательных технологий дисциплин и учебных вопросов, ориентированных на приобретение обучаемыми практических навыков – досмотра, наблюдения и собеседования, действий ГБР и аналогичных;
 - Отдельным разделом обозначить подготовку (повышение квалификации) для исполнения служебных обязанностей с использованием специальных средств и служебного оружия с ежегодной проверкой.
- 2.2.2. Федеральной службе по надзору в сфере транспорта разработать регламенты проведения проверок подразделений транспортной безопасности и образовательных организаций, реализующих программы подготовки по транспортной безопасности с дальнейшим проведением проверок указанных субъектов с возможным пресечением деятельности недобросовестных поставщиков этих услуг.
- 2.2.3. Органам аттестации совместно с федеральным оператором ЕГИС ОТБ ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» внедрить механизм электронного документооборота для допуска лиц к проведению соответствующих проверок.

Результатом внедрения предложений по обучению персонала должен стать более высокий уровень профессионализма сотрудников, повышение качества реализации требований соответствующих постановлений Правительства РФ в сфере обеспечения транспортной безопасности и, как следствие, повышение уровня обеспечения безопасности транспортного комплекса.

Результатом реализации предложений в сфере организации и проведения проверок должна стать существенная экономия времени и материальных средств по допуску сотрудников к указанным проверкам, а также формирование механизма добровольного выбора аттестующей организации для проведения проверок аккредитованными подразделениями, что соответствует требованиям антимонопольного законодательства РФ.

- 2.3. Министерству транспорта РФ совместно с Министерством труда и социальной защиты Российской Федерации рекомендуется утвердить классификатор профессии «Работник транспортной безопасности» в Едином справочнике профессий. Деятельность подразделений транспортной безопасности будет более понятна как вид экономической деятельности и для работников подразделения транспортной безопасности как вид профессии.
- 2.4. Министерству транспорта РФ совместно с ФНС России рекомендуется согласовать вид экономической деятельности (ОКВЭД) «Обеспечение транспортной безопасности».

В результате будет определено, что необходимо пройти подготовку и получить базовое образование по профессии «Специалист транспортной безопасности» и уже через 5 лет повышать квалификацию как это определено и установлено законом об Образовании. Будет дана возможность проводить подготовку людей со средним образованием и



допускать их к аттестации. Будет облегчен прием на работу в подразделения транспортной безопасности.

В настоящее время каждое агентство транспорта по своему трактует понятие обеспечение транспортной безопасности и принимает имеющиеся виды ОКВЭД в классификаторе при рассмотрении вопроса аккредитации ПТБ на свое усмотрение.

- 2.5. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается восстановить привлечение аттестующих организаций или дать четкие и обоснованные причины о принятии решения об отказе от привлечения аттестующих организаций.

Данное решение может привести к полному прекращению деятельности данных организаций, так как при продлении свидетельств об аккредитации в качестве аттестующих организации, ни одна организация не предоставит информацию о проведенных проверках согласно установленным требованиям.

- 2.6. Министерству транспорта РФ совместно с Министерством образования РФ рекомендуется согласовать и утвердить единую программу подготовки «Специалист транспортной безопасности» по которой будут готовить образовательные учреждения, как дополнительное профессиональное образование.

В результате будут выполнены все требования Федерального закона от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в части соответствия работников ПТБ, орган аттестации уже будет допускать к аттестации действительно готового специалиста.

- 2.7. Министерству транспорта РФ предлагается совместно с федеральными агентствами по видам транспорта разработать единый стандарт проведения дистанционной проверки сил транспортной безопасности.

В настоящее время отсутствуют единые правила для аттестующих организации в части проведения дистанционных проверок.

- 2.8. Министерству транспорта РФ предлагается установить обязательными требованиями предоставление в орган аттестации документов, подтверждающих прохождение подготовки по транспортной безопасности и прохождение подготовки дающей право применять физическую силу, специальные средства и служебное оружие.

В настоящее время отсутствует единая программа подготовки специалистов транспортной безопасности, так как повышение квалификации проводится только после прохождения подготовки. Имеющиеся программы повышения квалификации, сильно ограничивают и не дают возможность людям со средним образованием проходить подготовку по их разделам.

- 2.9. Министерству транспорта РФ рекомендуется ускорить разработку и принятие нормативного акта, определяющего Порядок доступа к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или)



транспортного средства подразделениям заинтересованных федеральных органов и органов субъекта Российской Федерации, а также передачу таких данных указанным органам.

2.10. Министерству транспорта РФ рекомендуется предусмотреть меры по упрощению процедуры аттестации сотрудников сил и подразделений транспортной безопасности, в том числе путем уменьшения количества категорий и введения бессрочности сертификатов:

2.10.1. Проработать вопрос о внесении в нормативно-правовые акты в области обеспечения транспортной безопасности изменения, предусматривающие аттестацию по одной категории транспортной безопасности для работников подразделения транспортной безопасности (5, 6 и 7 категорий) или объединить программы обучаемых лиц, так как на практике работники аттестованные по данным категориям взаимозаменяются в течении рабочей смены (20 мин. за пультом интроскопа, затем на рамке металлодетектора, затем на досмотре, наблюдении и собеседовании).

2.10.2. Рассмотреть вопрос возможности общего лицензирования работников подразделения транспортной безопасности, дающего право осуществления деятельности без ограничения его видов. Возможно сокращение количества категорий:

- 1 категория – лица, ответственные за ОТБ в СТИ и на ОТИ;
- 2 категория – работники ПТБ (все виды работ);
- 3 категория – работники специализированных организаций;
- 4 категория – работники (сотрудники) органов надзора за обеспечением транспортной безопасности на ОТИ. (3 и 4 категории можно объединить).

В ходе аттестации работников сил обеспечения транспортной безопасности и СТИ и ПТБ приходится аттестовывать своих работников по разным категориям.

При этом, в связи со складывающейся оперативной обстановкой на объекте у субъектов транспортной инфраструктуры возникает необходимость оперативно усиливать посты обеспечения транспортной безопасности, либо заменять вышедшего из строя работника подразделения транспортной безопасности (есть случаи острого заболевания или смерти). Однако, такие перемещения могут противоречить законодательству, имея в виду тот факт, что заменяемый работник может оказаться аттестованным по другой категории.

На сегодняшний день, для фактической реализации этого принципа, по действующим в настоящее время нормам, одному работнику ПТБ необходимо аттестоваться по 6 категориям, затратив значительную сумму, не считая обучения. Решением проблемы могла бы стать возможности общего лицензирования работников подразделения транспортной безопасности, дающего право осуществления деятельности без ограничения его видов (по опыту лицензирования частных охранных предприятий).

2.11. Министерству транспорта РФ, Министерству образования РФ в целях повышения качества подготовки специалистов в сфере транспортной безопасности:



2.11.1. Предлагается пересмотреть приказы Минтранса России №231 и №578, так как наблюдается несоответствие между требованиями к знаниям умениям и навыкам, проверяемым в ходе аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, и профессиональными и образовательными стандартами.

А именно, любая программа повышения квалификации должна соответствовать профессиональным компетенциям образовательного стандарта: федерального государственного или образовательного стандарта вуза, у которого есть полномочия по разработке и утверждению собственного, либо трудовые функции соответствующих профессиональных стандартов. Этим профессиональным компетенциям и/или трудовым функциям должны соответствовать те знания, умения и навыки, которые изложены в типовых программах повышения квалификации №578 приказа Минтранса России и в приказе Минтранса №231. При этом при сведении этих знаний, умений и навыков в единую картину получается расхождение по некоторым позициям. Например, программа для 2 категории сил обеспечения транспортной безопасности. Она еще распространяется на персонал специализированных организаций, то есть их основные знания и умения должны быть направлены на проведение оценки уязвимости и оформление отчета по оценке уязвимости. А в требованиях №231 приказа есть и знания порядка проведения оценки уязвимости и умения организации проведения оценки уязвимости.

При подготовке по программам не даются полные, удовлетворяющие требования законодательства, но они спрашивается на аттестации. Чтобы устранить это несоответствие образовательным организациям необходимо увеличивать количество часов в своих рабочих программах, так как приказ №578 определяет минимальное необходимое число часов, что приводит к увеличению часов и стоимости обучения.

Также, согласно требованиям законодательства об образовании, получаемые знания, умения и навыки должны подтверждаться в учебном плане программы и рабочих программах дисциплин (модулей). И здесь опять же получается несоответствие в получаемых знаний, умений и навыков они есть, а в учебном плане отсутствуют, или их нет в учебном плане, а рабочих программах модулей они в наличии.

Кроме того, предлагается:

2.11.2. Ввести модульность в обучении, которую прописать в типовых программах для снижения количества часов при повторном обучении по другим категориям.

2.11.3. Ввести периодичность обучения перед аттестацией.

2.11.4. Учитывать при разработке профессиональных стандартов имеющиеся требования к знаниям, умениям и навыкам, которые уже определены для сил обеспечения транспортной безопасности, а так же уровни квалификации, которые из-за требований к уровню образования, не стоит сильно завышать, достаточно использовать 2-3 уровень. Это связано с тем, что именно в этих уровнях появляются программы профессионального обучения, для которых не требуется иметь высшее или среднее профессиональное образование.



- 2.11.5. Конкретизировать требования к образовательным организациям по критериям, которые реально можно проверить. Так как, складывается ситуация, при которой готовят досмотрщиков путем изучения документов и натаскиванием на вопросы и задачи аттестации. А реальной подготовки, которая соответствует требованиям по совершенствованию профессиональных компетенций или трудовых функций, нет.
- 2.12. Министерству транспорта РФ, федеральным агентствам по видам транспорта предлагается рассмотреть возможность замены уникального аттестационного номера в части аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на тот идентификатор, который уже имеется у каждого человека, например, СНИЛС, что позволит при работе с автоматизированными базами данных не привязываться к конкретным идентификаторам.



3. ТРАНСПОРТНАЯ (АВИАЦИОННАЯ) БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

3.1. Транспортная (авиационная) безопасность

3.1.1. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается для персонала (членов экипажей) транспортных средств воздушного транспорта заменить подготовку и аттестацию в области транспортной безопасности на проведение инструктажа и проверку знаний и умений в области обеспечения транспортной безопасности.

3.1.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается заполнить правовой вакуум, возникший в результате того, что Приказ Минтранса России от 26 августа 1993г. № ДВ-115 «О введении в действие «Наставления по охране воздушных судов и объектов гражданской авиации» (НОВС ГА-93) признан недействующим на территории РФ в соответствии с приказом Минтранса России от 4 октября 2017 года № 405 «О признании недействующим на территории Российской Федерации приказа Министерства транспорта РСФСР от 26 августа 1993 г. № ДВ-115 Наставление по охране воздушных судов и объектов гражданской авиации (НОВС ГА-93)».

3.1.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается заполнить правовой вакуум, возникший в результате того, что Приказ ФАС России от 16 октября 1998 г. № 310 «О профессиональной подготовке по авиационной безопасности авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации российской федерации» признан неподлежащим применению в соответствии с приказом Минтранса России от 25 января 2021 г. № 15 «О признании не подлежащим применению приказа Федеральной авиационной службы России от 16 октября 1998 г. № 310 «О профессиональной подготовке по авиационной безопасности авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации Российской Федерации».

В дополнение предлагается рассмотреть возможность осуществления подготовки персонала по транспортной безопасности включая в нее авиационную безопасность (что также позволит сократить расходы и время на прохождение подготовки).

3.1.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта, ФАС России предлагается урегулировать вопрос по документам, утвержденным ФАС России (в том числе, Приказу ФАС России от 15.07.1998 № 222 «Об утверждении и введении в действие типового положения о службе авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) гражданской авиации»; Приказу ФАС России от 29.07.1998 № 238 «О совершенствовании работы по производству досмотра гражданских воздушных судов»; Приказу ФАС России от 19.05.2000 № 140 «Об утверждении и введении в действие единых удостоверений членов экипажей гражданских воздушных судов Российской Федерации»): обновить, актуализировать и зарегистрировать в Министерстве юстиции Российской Федерации.



Так, например, СЗ МТУ Росавиации столкнулось с вопросом об организации прохода на контролируемую территорию аэропортов членами экипажей по удостоверениям членов экипажей в соответствии с приказом Минтранса России от 28 ноября 2005 г. № 142 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» и приказом Минтранса России от 22 декабря 2000 г. № 160 «Об утверждении и введении в действие Инструкции о порядке приобретения, учета, хранения и использования единых удостоверений членов экипажей гражданских воздушных судов Российской Федерации».

- 3.1.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается применить дифференцированный подход к видам посадочных площадок, к их перечню и объему обязательных требований транспортной безопасности и установить критерии посадочных площадок, на которые распространяются определенные, четко оговоренные требования.

Сейчас под требования Постановления Правительства РФ попадают вертодромы и посадочные площадки, в том числе в малых, труднодоступных населённых пунктах с крайне низкой интенсивностью полётов по социально значимым маршрутам, субсидируемых из областного бюджета.

Данные требования должны быть выполнены к октябрю 2021 года. Для осуществления соответствующих мероприятий потребуется дополнительное финансирование, что скажется на расходной части бюджетов субъектов Российской Федерации в связи с обязательствами по обеспечению транспортной доступности населения и возмещению недополученных доходов, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров, бюджеты серьёзно усугубит положение по выполнению принятых обязательств.

- 3.1.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается продолжать работу по гармонизации законодательства в области транспортной и авиационной безопасности.

В законодательстве о безопасности воздушного транспорта в настоящее время остается не урегулированным вопрос гармонизации воздушного законодательства и законодательства о транспортной безопасности с учетом международных стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В гражданской авиации продолжают действовать две системы правового регулирования, направленные на обеспечение её защищенности от актов незаконного вмешательства (АНВ). При этом субъектом транспортной инфраструктуры воздушного транспорта осуществляется реализация и финансирование мероприятий двух параллельных систем безопасности, направленных на достижение одной цели - защиты воздушного транспорта от АНВ.

Решение данной проблемы возможно путем внесения изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и в Воздушный кодекс Российской Федерации, направленных на исключение дублирования требований, а также изданием подзаконных нормативно-правовых актов с учетом стандартов и рекомендаций практики ИКАО.



3.1.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается внести изменения в Постановление Правительства Российской Федерации от 5 октября 2020 года № 1603 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащих категорированию» (далее – Постановление Правительства РФ), в части увеличения сроков реализации мероприятий, предусмотренных данным постановлением, до трех – пяти лет, независимо от даты введения объекта транспортной инфраструктуры в эксплуатацию.

3.2. Безопасность полетов

3.2.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях повышения уровня обеспечения безопасности полетов рекомендуется:

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. О выполнении мероприятий по предупреждению авиационных происшествий информировать МАК.

3.2.1.2. Принимая во внимание неуклонно снижающийся 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. Совместно с администрациями аэродромов проанализировать допустимость застройки территорий в непосредственной близости от аэродромов и при выявлении нарушений принять совместно с органами власти соответствующие решения.

3.2.1.4. Разработать и внедрить документ, определяющий порядок эксплуатации и содержания аэродромов.

3.2.1.5. Рассмотреть целесообразность проведения разовой проверки аэропортов на предмет достаточности сил и средств (в том числе антигололедных реагентов и специальной техники) для эксплуатации в осенне-зимний период, а также на предмет удаления с летного поля ВС, потерявших способность самостоятельно двигаться.

3.2.1.6. С учетом выявленных недостатков в подготовке элементов летного поля аэродрома Усинск и Якутск, рассмотреть целесообразность проведения внеочередной инспекции аэродромов гражданской авиации со схожими климатическими и инфраструктурными условиями.



- 3.2.1.7. Принять необходимые меры по поддержанию аэродромов в эксплуатационном состоянии, оценить готовность спецтехники для очистки аэродромов в зимний период, принять меры к ее исправности.
- 3.2.1.8. Провести проверку соответствия документов, определяющих порядок содержания конкретных аэродромов, действующим национальным нормативным правовым актам, а также Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО.
- 3.2.1.9. С должностными лицами аэродромной службы и персоналом УВД провести дополнительные занятия по:
- Периодичности проверки состояния летного поля в зависимости от
 - метеоусловий и времени года;
 - Изучению критериев годности ВПП к полетам и порядку оценки состояния
 - элементов летного поля.
- 3.2.1.10. Использовать материалы расследования АП, связанных с безопасностью на ВПП и опубликованных на сайте МАК, а также другие соответствующие материалы, в работе группы по безопасности на ВПП в целях своевременного выявления факторов опасности и разработки профилактических мероприятий по предотвращению посадок ВС на неподготовленные ВПП.
- 3.2.1.11. Привести в соответствие требования национальных документов по разработке схем заходов на посадку и учету температурных поправок положениям документов ИКАО. Принять меры к четкому информированию персонала гражданской авиации об используемых принципах и условиях при разработке схем захода на посадку.
- 3.2.1.12. С учетом того, что в одном воздушном пространстве могут находиться различные типы ВС, как предусматривающие автоматическую коррекцию по температуре в высоты пролета контрольных точек, так и не предусматривающие такую коррекцию, рассмотреть целесообразность введения соответствующих изменений и дополнений в правила производства полетов.
- 3.2.1.13. Организовать с летными экипажами проведение дополнительных занятий по выполнению заходов на посадку с использованием баро-VNAV, особенно при низких температурах окружающего воздуха и на ВС, не предусматривающих автоматическое введение коррекции по температуре в высоты пролета контрольных точек.
- 3.2.1.14. Рассмотреть целесообразность введения дополнительных ограничений на выполнение заходов на посадку в режиме баро-VNAV при отрицательных температурах наружного воздуха при отсутствии на аэродроме огня типа PAPI или им подобных.
- 3.2.1.15. Рассмотреть целесообразность внесения в РПП авиакомпании изменений и дополнений по необходимости и порядку учета поправок высот пролета контрольных точек в зависимости от температуры наружного воздуха.



- 3.2.1.16. Рассмотреть целесообразность доработки имеющихся сценариев тренажерной подготовки, направленных на определение экипажами необходимости проведения аварийной эвакуации пассажиров в нестандартных ситуациях.
- 3.2.1.17. Разработать и внедрить требования по порядку бессрочного хранения исходных (сырых) данных психологических тестирований летного состава с созданием резервных копий на случай порчи твердых или электронных исходных носителей информации.
- 3.2.1.18. Рассмотреть целесообразность введения требований об обязательном наличии двухсторонней связи аварийно-спасательной команды с экипажем с целью информирования экипажа и оказания ему помощи (при необходимости) в принятии решения о порядке проведения эвакуации пассажиров в конкретно сложившейся ситуации.
- 3.2.1.19. Рассмотреть целесообразность внесения изменений и дополнений в правила подготовки и выполнения полетов или другие нормативные документы для установления минимального состава кабинного экипажа по числу аварийных выходов, рядом с которыми конструктивно может быть установлено кресло бортпроводника.
- 3.2.1.20. Рассмотреть целесообразность перехода на новую методологию передачи экипажам ВС информации о фактическом состоянии ВПП на основе опыта исследования TALPA (Takeoff and Landing Performance Assessment) ARC (Aviation Rulemaking Committee) в виде RCAM (Runway Condition Assessment Matrix). Обратить внимание на применение с 05.11.2020 усовершенствованного глобального формата ИКАО сообщаемых данных для оценки и предоставления информации о состоянии поверхности.
- 3.2.1.21. При согласовании проектов реконструкций ВПП, проводимых без прекращения полетов, с учетом климатических характеристик и ревалирующих погодных условий конкретного аэродрома обращать особое внимание на достаточность анализа рисков, связанных с опасностью выкатывания ВС за пределы ВПП. Рассмотреть применимость данной рекомендации к проектам реконструкций, которые находятся в стадии реализации.
- 3.2.1.22. Учитывая повторяющиеся недостатки во взаимодействии аэродромной службы, службы УВД, метеослужбы и эксплуатантов, рассмотреть целесообразность проведения разовой проверки наличия подобных процедур и их документирования на аэродромах. Обратить особое внимание на международные и категорированные аэродромы.
- 3.2.1.23. Рассмотреть порядок проверок СУБП аэродромов (аэропортов), обращая особое внимание на учет и анализ рисков, связанных с местными климатическими условиями. 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.



- 3.2.1.24. Рассмотреть вопрос об изменении периодичности работ по проверке выхлопного коллектора при эксплуатации двигателя АШ-62ИР на автомобильном бензине Аи-95.
- 3.2.1.25. Рассмотреть целесообразность дополнения правил подготовки и выполнения АХР необходимостью расчета и указания в полетном задании безопасных высот при осуществлении полета к обрабатываемым участкам, находящимся на значительных расстояниях от места взлета, особенно в горной местности.
- 3.2.1.26. Обратить внимание частных пилотов и организаций, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие ВС, на соответствие веса и места расположения пассажиров и грузов, размещаемых в кабине самолета, массовым и центровочным ограничениям ВС, а также на выполнение обязанностей членов экипажа в соответствии с РЛЭ ВС. 2.28. Усилить контроль за авиатопливообеспечением на площадках временного базирования ВС.
- 3.2.1.27. Рассмотреть вопрос о разработке порядка получения сертификата летной годности ГВС на экземпляры, не имеющие сертификата типа в государствах-участниках Соглашения, но получившие в свое время сертификат типа от авиационных властей государства разработчика ВС и приобретенные физическими лицами для частного некоммерческого использования.
- 3.2.1.28. Рассмотреть целесообразность внесения дополнений в правила сертификации ЕЭВС, в части обязательного наличия на самолетах естественных (тряски) или искусственных (сигнализации) признаков, предупреждающих о приближении к режиму сваливания.
- 3.2.1.29. Рассмотреть целесообразность доработки действующих нормативных документов по производству полетов положением по нормированию полетного времени и времени, необходимого для отдыха пилотов АОН.
- 3.2.1.30. Рассмотреть возможность принятия законопроектов об обязательной маркировке опор и проводов воздушных ЛЭП.
- 3.2.1.31. Рассмотреть вопрос о достаточности закрепленных законодательно мер ответственности за незаконное использование воздушного пространства, выполнение полетов на неисправных воздушных судах и пилотами, не имеющими права управления воздушным судном.
- 3.2.1.32. Рассмотреть целесообразность изменения сложившегося порядка регистрации ВС АОН с целью обеспечения четкой взаимосвязи между регистрацией ВС и выдачей на него сертификата летной годности.
- 3.2.1.33. Рассмотреть вопрос применения рекомендаций специалистов ФГБУ «Российский кардиологический научно-производственный комплекс» Министерства здравоохранения РФ при медицинском освидетельствовании летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения ГА.
- 3.2.1.34. Уточнить требования, предъявляемые к ночным полетам по ПВП и устанавливающие критерии «видимости земной и водной поверхности», а также условия освещенности.



- 3.2.1.35. Рассмотреть целесообразность введения специального механизма контроля за восстановлением ВС, вовлеченных ранее в авиационные происшествия, в том числе в случаях, когда ВС после АП не снималось с государственного учета (при сохранении за ВС государственных и регистрационных опознавательных знаков).
- 3.2.1.36. Разработать комплекс мер по технической и психологической подготовке летных экипажей по своевременному применению современных бортовых парашютных систем в аварийных ситуациях (обеспечить проведение регулярных тренажей в кабине на применение БПС и включить в курс подготовки пилотов СВС (ЛВС) занятий по изучению БПС и их применению).
- 3.2.1.37. Рассмотреть целесообразность внесения изменений и дополнений в воздушное законодательство для установления повышенных требований к подготовке и выполнению демонстрационных, экскурсионных, обзорных и прочих аналогичных видов полетов (то есть полетов, не связанных с использованием ВС в личных целях) на ВС АОН с пассажирами на борту.
- 3.2.1.38. С летным составом, выполняющим полеты на вертолетах, организовать дополнительное изучение причин попадания в неуправляемое вращение по курсу, путей предотвращения его развития (распознавание признаков и парирование), а также способов выхода из неуправляемого вращение по курсу.
- 3.2.1.39. Рассмотреть вопрос о внесении дополнений в правила медицинского освидетельствования летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации:
- По введению ограничений на полеты в одночленном экипаже для коммерческих и частных пилотов в возрасте старше 55 лет, имеющих диагнозы в отношении сердечно-сосудистой системы.
 - По хранению документации: в организациях по проведению ВЛЭК организовать хранение копий всех документов о проведенном медицинском освидетельствовании; документацию оформлять на бумаге или в электронном виде, гарантирующем защиту от повреждения, изменения и хищения; в случае, если организация по проведению ВЛЭК прекращает свою деятельность, то документация о проведенных медицинских освидетельствованиях передается уполномоченному органу, выдавшему сертификат.
- 3.2.1.40. Совместно с центрами по сертификации ЕЭВС разработать и внедрить процедуры, позволяющие проверять обоснованность всех установленных РЛЭ ЕЭВС ограничений, включая ограничения по перегрузке.
- 3.2.1.41. Рассмотреть вопрос упрощения получения биллингов сотовой связи в чрезвычайных ситуациях и при проведении поисково-спасательных работ.
- 3.2.1.42. Рассмотреть вопрос об оснащении всех ВС, используемых для поиска и спасания, современными средствами ночного и радиотехнического поиска.



- 3.2.1.43. Рассмотреть вопрос о создании авиационных учебных центров для подготовки пилотов и пилотов инструкторов для СВС с балансирным управлением.
- 3.2.1.44. Для образовательных учреждений, осуществляющих подготовку авиационных специалистов, организовать разработку нормативных документов:
- Определяющих требования к образовательным учреждениям ГА, в том числе правовые положения учебно-летного процесса, требования к уровню подготовки летно-инструкторского состава;
 - По выполнению учебных полетов на аэродромах образовательных организаций ГА;
 - Определяющих порядок взаимодействия должностных лиц органов УВД и образовательных организаций ГА.
- 3.2.1.45. Организовать в летных подразделениях образовательных организаций ГА действенный контроль за выполнением полетов по сложным видам подготовки с помощью имеющихся средств регистрации параметрической информации, а также контроль за последовательностью прохождения упражнений курсантским составом.
- 3.2.1.46. Рассмотреть вопрос о материальном стимулировании летно-инструкторского состава летных учебных заведений ГА.
- 3.2.1.47. В связи с повторяющимися случаями АП при попадании экипажей в условия, не соответствующие ПВП, проанализировать практику проведения периодических проверок на предмет достаточности проверки подготовки (в том числе в плане психологической готовности) к выполнению маневров по приборам с целью выхода из условий, не соответствующих ПВП. Рассмотреть целесообразность формализации таких проверок (установки конкретного перечня проверяемых элементов) в зависимости от вида/класса/типа ВС.
- 3.2.1.48. В связи с повторяющимися случаями выявления необоснованной выдачи свидетельств пилотам вертолетов при отсутствии требуемых опыта и навыков полетов по приборам провести разовую проверку обоснованности выдачи таких свидетельств
- 3.2.1.49. Для снижения рисков несвоевременного предоставления услуги аварийного оповещения при производстве полетов воздушных судов в районах, где отсутствует устойчивая радиосвязь с использованием штатных бортовых и наземных средств связи, рассмотреть целесообразность разработки и внедрения комплекса дополнительных мер, предусматривающих, в том числе, возможность доклада о взлете/посадке ВС с земли и отслеживание местоположения ВС в режиме реального времени, например с использованием спутниковых «трекеров».
- 3.2.1.50. Провести разовую проверку наличия поискового спасательного воздушного судна, спасательной парашютно-десантной группы и региональной поисково-спасательной базы на аэродромах. Принять исчерпывающие меры для исключения случаев выполнения



полетов воздушных судов при отсутствии на дежурстве поискового спасательного воздушного судна и др. сил и средств, предусмотренных действующими документами.

3.2.1.51. Учитывая регулярно повторяющиеся случаи безуспешного поиска терпящих бедствие воздушных судов, а также случаи несвоевременного их обнаружения и проведения мероприятий по поиску и спасанию, рассмотреть целесообразность внесения в воздушное законодательство требований по обязательному оборудованию ВС системами передачи данных о своем местоположении с использованием спутниковых технологий (трекинг) при полетах вне зоны радиолокационного покрытия и диспетчерского сопровождения. Учесть рекомендации ИКАО в части реализации концепции GADSS (Global Aeronautical Distress and Safety System) и опыт ее внедрения.



4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

4.1.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству рекомендуется в ПП РФ от 8 октября 2020 г. N 1640 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» внести изменения в подпункт 2 пункта 6 в части определения критериев по назначению ответственных за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства в количестве более одного и предусмотреть возможность назначения одного ответственного за обеспечение транспортной безопасности на нескольких транспортных средствах автомобильного транспорта одновременно с определением критериев такого назначения.

4.1.2. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству рекомендуется в ПП РФ от 8 октября 2020 г. N 1640 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» внести изменения, предполагающие возможность оформления одного паспорта транспортной безопасности транспортного средства на группу транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при одинаковых конструкционных особенностях и количестве перевозимых пассажиров независимо от модели и производителя транспортного средства.

4.1.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству предлагается в целях оптимизации законодательства в сфере ТБ рассмотреть ряд изменений в Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2201 (далее Требования - № 2201) и реализовать данные изменения при условии, если их реализация не увеличит риски совершения актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры:

4.1.3.1. Изложить Подпункт 7 пункта 7 в следующей редакции: «Реализовать план объекта транспортной инфраструктуры поэтапно, не позднее 2 лет со дня утверждения плана объекта транспортной инфраструктуры» Это связано со значительными временными затратами на проведение работ по оценке уязвимости ОТИ, разработке плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ, проведения необходимых проектно-исследовательских работ, установки технических средств обеспечения транспортной безопасности.



- 4.1.3.2. Предусмотреть изменения подпункта 3 пункта 7 Требований № 2201, в части образования (формирования) и (или) привлечения для защиты ОТИ в соответствии с Планом подразделения транспортной безопасности после завершения реализации Плана.

На данный момент субъект транспортной инфраструктуры обязан привлекать (формировать) подразделение транспортной безопасности одновременно с утверждением Плана, при этом не реализованы пункты Плана по оборудованию ОТИ необходимыми техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, создания пункта управления (действующая норма), подразделение транспортной безопасности выходит на необорудованный ОТИ.

- 4.1.3.3. Исключить из подпункта 10 пункта 7 требований № 2201 обязанность по разработке и утверждению перечня штатных должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на законных основаниях деятельность в технологическом секторе зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры, за исключением уполномоченных подразделений федеральных органов исполнительной власти (при наличии таких юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей), так как обязанность по предоставлению такой информации юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отсутствует. Так как данный перечень является приложением к плану, то в случае изменения штатного расписания, увольнения сотрудников сторонних организаций, у субъекта транспортной безопасности возникает обязанность по внесению изменений в план, что создает необоснованную финансовую нагрузку.

- 4.1.3.4. В подпункте 23 пункта 7 Требований № 2201: создать на объекте транспортной инфраструктуры I, II и III категорий помещения или участки помещений для управления техническими средствами и силами обеспечения транспортной безопасности (далее - пункты управления обеспечением транспортной безопасности) в соответствии с утвержденным планом обеспечения безопасности объекта и оснастить пункты управления обеспечением транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, так и силами обеспечения транспортной безопасности других объектов транспортной инфраструктуры, с которыми имеется технологическое взаимодействие. Допускается определение единого пункта управления обеспечения транспортной безопасности для нескольких объектов транспортной инфраструктуры, принадлежащих одному субъекту транспортной инфраструктуры и расположенных на одном участке автомобильной дороги, удалить ОТИ III категории.

- 4.1.3.5. В целях снижения финансовой нагрузки, предусмотреть возможность определения единого пункта управления обеспечения транспортной безопасности для нескольких объектов транспортной инфраструктуры, принадлежащих одному субъекту транспортной инфраструктуры и расположенных не только на одном участке автомобильной дороги, но и на автомобильной дороге, с возможным ограничением по протяженности.



- 4.1.3.6. Подпункт 30 пункта 7 Требований № 2201 изложить в следующей редакции: «В соответствии с планом обеспечения безопасности объекта установить на объекте транспортной инфраструктуры I и II категорий технические средства обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, предусмотренные частью 8 статьи 12.2 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
- 4.1.3.7. Подпункт «д» пункта 3 Правил допуска на объект транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства «машиносчитываемая часть для биометрической идентификации - для постоянных пропусков физических лиц, выдаваемых для допуска на объекты транспортной инфраструктуры I категории» исключить, так как отсутствие машиносчитываемой части не снижает уровень защищенности, но влечет значительные финансовые затраты.
- 4.1.3.8. Рассмотреть вариант упрощения Требований № 2201 к мостам, где практически отсутствует пассажиропоток, низкая численность населения в населенных пунктах, отсутствует круглогодичное дорожное движение, так как их исполнение влечет за собой значительную финансовую нагрузку на субъекты ОТИ.
- 4.1.3.9. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству предлагается упростить процедуру обучения и аттестации ответственных лиц.
- 4.1.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях снижения финансовой и физической нагрузок на субъект транспортной инфраструктуры предлагается рассмотреть вопрос о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства»:
- 4.1.4.1. 1) в подпункте 7 пункта 7 слова
«реализовать план обеспечения безопасности объекта поэтапно, не позднее 2 лет со дня присвоения категории объекту транспортной инфраструктуры;»
заменить словами
«субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры обязаны реализовать план объекта транспортной инфраструктуры поэтапно, не позднее 2 лет со дня присвоения категории объекту транспортной инфраструктуры;».
Считаем данное требование неисполнимым в связи с тем, что на сегодняшний день большинству объектов транспортной инфраструктуры присвоены категории, при чем работа проведена более двух лет назад.
- 4.1.4.2. 2) в подпункте 15 пункта 7 слова
«проводить как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти в соответствии с их компетенцией учения и тренировки в целях оценки эффективности и полноты реализации плана обеспечения безопасности объекта с



периодичностью не реже одного раза в год для объектов транспортной инфраструктуры (нескольких объектов транспортной инфраструктуры) I и II категорий и не менее одного раза в 2 года для объектов транспортной инфраструктуры III категории;» заменить словами «субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры обязаны проводить как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти в соответствии с их компетенцией учения и тренировки в целях оценки эффективности и полноты реализации плана обеспечения безопасности объекта с периодичностью не реже одного раза в год для объектов транспортной инфраструктуры (нескольких объектов транспортной инфраструктуры) I и II категорий и не менее одного раз в 2 года для объектов транспортной инфраструктуры III категории;».

Данное требование избыточным по следующим основаниям: Учения и тренировки направлены на отработку действий сил обеспечения транспортной безопасности при совершении актов незаконного вмешательства. Зачастую субъект транспортной инфраструктуры эксплуатирует несколько объектов транспортной инфраструктуры одной категории. В связи с чем, считаем целесообразным проводить учения не на объекте транспортной инфраструктуры, а для сил обеспечения транспортной безопасности.

4.1.4.3. 3) пункт 17 «Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры IV категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 7 настоящего документа, обязаны организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критических элементов объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ обслуживающим персоналом (не реже одного раза в 24 часа), выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства и информировать работников подразделения транспортной безопасности для принятия мер реагирования.» изложить в следующей редакции «Субъекты транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры IV категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 7 настоящего документа, обязаны организовать проведение внешнего визуального осмотра зоны транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры при помощи технических средств осмотра зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критических элементов объекта транспортной инфраструктуры и (или) его границ в соответствии с порядком, установленным Минтрансом России, выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства и информировать работников подразделения транспортной безопасности для принятия мер реагирования.».

4.1.5. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству рекомендуется обратить внимание на отсутствие требований законодательства по обеспечению транспортной безопасности в отношении защиты автобусных парков. В настоящее время, автобусные, трамвайные и троллейбусные парки находятся вне нормативного поля и государственного надзора за обеспечением безопасности. По сути, защита парка является личным делом каждого перевозчика, что приводит к снижению уровня его защищенности



(нередко это проявляется в отсутствии внимания к состоянию инженерно-технических средств, направленных на предотвращение проникновения нарушителя).

В результате отсутствие нормативно-правового регулирования и контрольно-надзорной деятельности в части обеспечения транспортной безопасности парков не всегда позволяет СТИ обеспечить должный уровень их антитеррористической защищенности. Достаточность проводимых мероприятий будет самостоятельно определяться, и оцениваться каждым СТИ, которая может быть выявлена лишь при попытках совершения или даже совершении террористических актов.

- 4.1.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству рекомендуется обратить внимание на защиту подвижного состава предприятий автомобильного транспорта.

После последних изменений законодательства РФ в области обеспечения транспортной безопасности осенью 2020 года – несколько скорректировался вектор обеспечения защиты подвижного состава. Теперь для каждой группы автобусов необходимо разработать паспорт обеспечения транспортной безопасности. Данная процедура, безусловно, облегчила жизнь транспортным предприятиям и снизила нагрузку в подготовке документации, не имеющей практического смысла. С другой стороны, нерешенным остается вопрос: если приложением к Паспорту является копия договора с подразделением транспортной безопасности, то каким образом данное ПТБ должно обеспечить физическую защиту всех городских автобусов и тем более автобусов, осуществляющих перевозки в другие субъекты страны или международные перевозки.

4.2. Обеспечение безопасности дорожного движения

- 4.2.1. Комитету Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, Министерству транспорта РФ, региональным органам власти в целях повышения безопасности такси путем предоставления и защиты социально-трудовых прав и соблюдению экономических интересов водителей такси предлагается рассмотреть целесообразность внесения в нормативно-правовую базу о такси следующих норм:
- 4.2.1.1. Ограничение времени работы для водителей такси до нормальной продолжительности, установленной Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей, утвержденными постановлением правительства РФ от 16.10.2020 №424;
- 4.2.1.2. Установление заработной платы водителей такси включаемой в стоимость услуг такси на уровне, установленном Отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту Российской Федерации на 2020- 2022 годы;
- 4.2.1.3. Определение органа, уполномоченного контролировать соблюдение нормальной продолжительности рабочего времени водителей такси;
- 4.2.1.4. Установление периодичности прохождения медицинского осмотра водителей такси старше 65 лет - 1 раз в год, а также предоставление права работникам Госавтоинспекции проверять у водителей такси наличие медицинского осмотра.



- 4.2.2. Комитету Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, Министерству транспорта Российской Федерации в целях снижения аварийности на рынке такси рекомендуется:
- 4.2.2.1. Предусмотреть на государственном уровне правовой статус и ответственность всех категорий участников таксомоторных перевозок перед пассажирами;
 - 4.2.2.2. Предусмотреть механизмы, гарантирующие обеспечение достойного уровня оплаты труда водителя такси, а также защиту прав водителя перед пассажирами и службами заказа такси (агрегаторами);
 - 4.2.2.3. Создать механизм государственного регулирования деятельности служб заказа такси (агрегаторов);
 - 4.2.2.4. Урегулировать вопрос формирования тарифного регулирования таксомоторных перевозок;
 - 4.2.2.5. Рассмотреть необходимость закрепления в законодательстве понятия «самозанятый водитель», регламентировать его деятельность, включить самозанятых в действующие гражданско-правовые механизмы распределения ответственности, и предусмотреть возможность получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси;
 - 4.2.2.6. Ускорить создание электронных баз данных и цифровых профилей водителей такси;
 - 4.2.2.7. Создать действенные механизмы автоматизированного контроля и управления параметрами режима рабочего времени водителей такси;
 - 4.2.2.8. Запретить допуск к коммерческой деятельности граждан с иностранными водительскими удостоверениями;
 - 4.2.2.9. Предусмотреть возможность введения субъектами РФ элементов регулирования тарифов на таксомоторные перевозки;
- 4.2.3. Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, Министерству транспорта РФ, региональным органам в целях совершенствования регулирования при использовании средств индивидуальной мобильности рекомендуется:
- 4.2.3.1. Провести оценку воздействия проектов нормативных правовых актов на «безопасность деятельности»;
 - 4.2.3.2. Установить требования к «безопасности» и функционалу мобильных приложений (платформ);
 - 4.2.3.3. Дать независимую оценку «безопасности» мобильных приложений (платформ) конкретных компаний;



- 4.2.3.4. Провести сертификацию мобильных приложений (платформ) конкретных компаний;
- 4.2.3.5. Утвердить процедуру допуска компаний с мобильными приложениями (платформами) к деятельности.
- 4.2.4. Министерству транспорта Российской Федерации в целях внедрения тахографов на легковые транспортные средства, используемые для оказания услуг таксомоторных перевозок, что позволит контролировать режим труда и отдыха, решит проблему уставшего водителя за рулем, а при интеграции с системой КИС АРТ еще и реализуется функция контроля запрета работы одного водителя у разных интеграторов такси при выработке допустимого количества часов управления транспортным средством предлагается рассмотреть целесообразность внесения изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ, обязать юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги таксомоторных перевозок оснащать транспортные средства тахографами.

На сегодняшний день ни одним таксопарком не контролируется режим труда и отдыха водителей, что оказывает колоссально негативное влияние на безопасность дорожного движения, ставит под угрозу жизнь и здоровье всех участников дорожного движения.

- 4.2.5. Министерству транспорта Российской Федерации в целях повышения качества проведения техосмотра предлагается внести изменения в Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 01.07.2011 № 170-ФЗ и наложить обязанность на владельца ТС при обращении к оператору техосмотра помимо установленных документов предоставлять документ, подтверждающий допуск к осуществлению международных перевозок.

При проведении технического осмотра транспортных средств (ТС) и проверке обязательных требований безопасности прочих элементов конструкции оператор технического осмотра в частности проверяет параметры работы тахографа и контрольного устройства, которым подлежит оснащению ТС в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, но не обязан проверить документ, подтверждающий допуск к осуществлению международных перевозок, чтобы определить какое именно оборудование ему необходимо проверить.

- 4.2.6. Министерству транспорта Российской Федерации в целях создания механизма проверки легитимного подключения тахографа к транспортным средствам предлагается рассмотреть целесообразность внесения изменения в пункт 82 Приложения №1 к Постановлению Правительства Российской Федерации от 15 сентября 2020 года № 1434 «Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» в части обязательных требований проверки тахографа и контрольного устройства.



Необходимо наложить обязанность на оператора технического осмотра проверять легитимность подключения тахографа к ТС - пломбировку в установленных местах тахографа и контрольного устройства.

- 4.2.7. Министерству транспорта Российской Федерации в целях обеспечения оснащения любого транспортного средства любым тахографом по выбору владельца ТС предлагается внести изменения в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ и наложить обязанность на изготовителей ТС предоставлять сведения с описанием протокола обмена между бортовым компьютером, другим бортовым оборудованием транспортного средства с одной стороны и тахографом с другой по запросу изготовителей тахографов в целях создания универсального программного обеспечения для тахографа, чтобы тахограф интегрировался с любой маркой и моделью ТС.



5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

5.1. Транспортная безопасность железнодорожного транспорта и метрополитена

- 5.1.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта рекомендуется рассмотреть возможность внесения необходимых изменения в нормативную базу, позволяющих, учитывая значительный пассажиропоток, проводить на ОТИ железнодорожного транспорта выборочный досмотр пассажиров в связи с невозможностью эффективного выполнения действующих требований по досмотру каждого пассажира, а также реализовать данные изменения при условии не снижения антитеррористической защищенности железнодорожных вокзалов и станций.
- 5.1.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях значительного уменьшения затрат субъектов транспортной инфраструктуры без увеличения рисков совершения актов незаконного вмешательства рекомендуется рассмотреть дифференцированный подход к обеспечению транспортной безопасности категорируемых ОТИ железнодорожного транспорта, в том числе к определению мероприятия по защите каждого типа и категории объекта ОТИ.
- 5.1.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта рекомендуется рассмотреть целесообразность проведения повторных оценок уязвимости для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, могущую возникнуть в связи с вступлением в силу Постановления Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1633 «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 железнодорожного транспорта», что потребует значительных финансовых затрат.
- 5.1.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта рекомендуется более детально проработать определение ОТИ железнодорожного транспорта, для обеспечения транспортной безопасности которых действительно необходимо привлечение подразделений транспортной безопасности, так как в настоящее время, согласно действующему законодательству, требуется привлечение подразделений транспортной безопасности для защиты всех объектов ОАО «РЖД».
- 5.1.5. Министерству транспорта РФ Федеральному агентству железнодорожного транспорта, принимая во внимание, что, согласно действующему законодательству, паспорт транспортной безопасности ОТИ, не подлежащего категорированию, разрабатывается и утверждается субъектом транспортной инфраструктуры в течение одного месяца со дня вступления в силу соответствующих требований, но при этом регулятором не учитываются временные затраты на подготовительные мероприятия, предшествующие включению объекта в реестр, предлагается рассмотреть вопрос о внесении



соответствующих нормативных изменений в части разработки и утверждения паспорта транспортной безопасности ОТИ, не подлежащего категорированию, не с момента вступления в силу требований, а с момента включения в реестр некатегорируемых объектов транспортной инфраструктуры.

- 5.1.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях повышения качества исполнения требований действующего законодательства предлагается уточнить срок предоставления в Федеральное агентство железнодорожного транспорта паспортов транспортной безопасности транспортного средства и группы транспортных средств железнодорожного транспорта, так как согласно ПП РФ от 10 октября 2020 г. № 1653 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств железнодорожного транспорта» в числе сведений указывается заводской и сетевой номер транспортного средства и индекс грузового поезда, а также сведения об оснащении ТС ОТБ и о пункте управления обеспечением транспортной безопасности, что предполагает разработку паспорта транспортной безопасности практически на каждую поездку.
- 5.1.7. ОАО «Российские железные дороги» в лице Свердловской региональной дирекции железнодорожных вокзалов – структурного подразделения Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» и ЕМУП «Екатеринбургский метрополитен» принять меры по приведению в соответствие с обязательными требованиями по транспортной безопасности состояния железнодорожного вокзала Екатеринбург-пассажирский и станций Екатеринбургского метрополитена, которые будут задействованы в период проведения XXXII Всемирной летней универсиады 2023 года в г. Екатеринбурге. Особое внимание уделить вопросам оснащения объектов соответствующими техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и готовности сил обеспечения транспортной безопасности к качественному исполнению своих обязанностей в случае повышения уровня безопасности.
- 5.1.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается рассмотреть возможность включения железнодорожного вокзала Екатеринбург-пассажирский и станций Екатеринбургского метрополитена в Перечень отнесенных к первой категории объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, на которых осуществляется дистанционное наблюдение за исполнением требований в области транспортной безопасности с применением аудио- и видеосистем, утвержденный приказом Минтранса России от 28 августа 2014 г. № 234.
- 5.1.9. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается как координатору Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте изучить вопрос об определении сроков выделения финансовых средств ЕМУП «Екатеринбургский метрополитен» из федерального бюджета в рамках ранее запланированных лимитов на дооснащение объектов транспортной инфраструктуры метрополитена инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности.



5.2. Обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта

5.2.1. ОАО «РЖД» в целях повышения функциональной безопасности на железнодорожном транспорте рекомендуется продолжать деятельность по достижению целевого показателя безопасности движения в холдинге «РЖД» не более 0,496 события на млн. поезд-км и реализации следующих задач:

- Цифровая трансформация системы менеджмента безопасности для всех участников транспортного рынка;
- Повышение уровня культуры безопасности участников перевозочного процесса;
- Развитие «Концепции нулевой смертности», направленной на снижение травматизма граждан в зоне движения поездов;
- Продвижение цифровых продуктов и сервисов области безопасности движения.

5.2.2. Министерству транспорта РФ в целях решения проблемы отсутствия системного подхода к разработке норм по обеспечению безопасности движения поездов и пассажиров в условиях метрополитена и отсутствие ГОСТов и СП регламентирующих осуществление беспилотного движения поездов в метрополитене рекомендуется инициировать разработку с выделением средств:

5.2.2.1. Концепции автоматического управления поездами (без машинистов) в метрополитене в рамках комплексного подхода, включающей интеграцию с системами транспортной безопасности, пожарной безопасности, диспетчерского управления инженерными системами, системами оповещения пассажиров и др.;

5.2.2.2. Нормативной базы по направлению: комплексная система автоматического управления поездами на метрополитене (движение без машинистов).

Внедрение комплексной системы автоматического управления движением поездов (без машинистов) разрешит следующие вопросы:

- a. повышение в значительной степени безопасности движения поездов и пассажиров, например за счет внедрения при новом проектировании таких систем как автоматические станционные двери, либо систем обнаружения пассажиров в зоне движения поезда;
- b. снижение затрат на содержание эксплуатационного штата;
- c. повышение эффективности использования электроэнергии;
- d. другое.

Системный подход позволит существенно снизить затраты на закупку и эксплуатацию оборудования. Например, для осуществления беспилотного движения поездов требуется оснастить пассажирскую платформу средствами обнаружения несанкционированного вмешательства в зону движения поездов. Использование



устройств транспортной безопасности в этом случае не описывает действующая нормативная база, что вызывает необходимость дублирования дорогостоящих систем, выполняющих схожие функции.

Нормативная база по автоматическому управлению движением поездов на метрополитене (без машинистов) позволит:

- e. заказчику формировать корректное техническое задание на проектирование новых объектов метрополитена;
- f. проектным организациям качественно оценивать предлагаемые разработчиками технические решения с последующим применением при выполнении проекта;
- g. разработчикам систем четко формировать пакет технических решений, направленных на обеспечение беспилотного движения;
- h. эксплуатирующим организациям принимать решение о постановке в опытную и постоянную эксплуатацию, кроме того, применять указанные материалы в стратегическом планировании. Например, закупка подвижного состава, срок службы которого составляет несколько десятков лет. В ближайшие 5 лет движение поездов малореально, но через 20 лет эта перспектива возможна, соответственно в настоящее время при закупке головных вагонов необходимо учитывать такие вещи, как модульность кабины машиниста, позволяющая к моменту запуска беспилотного движения преобразовать занимаемое место в пассажирское пространство.



6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

6.1. Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта

- 6.1.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется при разработке требований по обеспечению транспортной безопасности применять дифференцированный подход к СТИ, деятельность которых носит ярко выраженный сезонный характер. Требования по обеспечению транспортной безопасности в межнавигационный период должны отличаться от требований в навигационный период;
- 6.1.2. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется увеличить срок разработки паспортов ОТБ морского и речного транспорта до 2-х месяцев, а отсчет срока вести с момента включения ОТИ или ТС в реестр;
- 6.1.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется отдельные участки акваторий морских портов включить в состав соответствующих портовых средств;
- 6.1.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется пересмотреть требования ПП РФ № 1651 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию» для некоторых ОТИ (СУДС, ГМССБ), не подлежащих категорированию. В частности, указанные объекты уже располагаются на охраняемых объектах;
- 6.1.5. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается исключить акватории морских портов из понятия и перечня ОТИ, так как требования, утвержденные ПП РФ № 1651 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию», в отношении ОТБ акваторий морских портов не исполнимы.
- 6.1.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается рассмотреть возможность урегулирования статуса ЧМОК и их взаимоотношений с судовладельцами. В настоящее время российские судоходные компании вынуждены использовать частную вооруженную охрану при прохождении пиратоопасных районов.
- 6.1.7. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта



предлагается внести в постановление Правительства Российской Федерации от 08.10.2020 № 1638 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта» (далее – Постановление 1638) следующие изменения и дополнения:

Дополнить Постановление 1638 пунктами 2-5 в следующей редакции:

«2. 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».

«3. 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»



«4. 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).»

«5. 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».

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. При этом, нет законодательного определения субъекта транспортной инфраструктуры в случаях, когда один объект транспортной инфраструктуры находится в собственности и (или) владении двух и более юридических лиц.

С учётом данных обстоятельств, представляется необходимым урегулировать вопрос, кто из двух и более владельцев ОТИ 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.

Кроме того, предлагается установить временные интервалы возникновения обязанности соблюдения требований по обеспечению транспортной безопасности субъектом транспортной инфраструктуры при слиянии с другим юридическим лицом (далее – ЮЛ), присоединении к другому ЮЛ, при разделении ЮЛ, при выделении ЮЛ, в случае продажи или передачи объекта транспортной инфраструктуры.



6.1.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается рассмотреть и законодательно закрепить 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).

Для решения этого вопроса предлагается:

1. Внести изменения в пункт 16 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».

2. Дополнить Правила пунктами 17 и 18 в следующей редакции (при необходимости, в новой редакции Правил можно учесть паспорта обеспечения транспортной безопасности):

«17. Хранение субъектами транспортной инфраструктуры отчётов о результатах оценки уязвимости и план обеспечения транспортной безопасности, являющихся носителями информации ограниченного доступа, осуществляется в течение 1 года с даты утверждения нового отчёта о результатах оценки уязвимости и плана обеспечения транспортной безопасности (изменений и дополнений к плану обеспечения транспортной безопасности);

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

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

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 морского и речного транспорта, утверждённых Постановлением Правительства РФ от 08.10.2020 № 1638 (далее – Требования) установлено, что при



переходе права собственности или переходе права его использования на ином законном основании от одного СТИ к другому СТИ необходимо обеспечить проведение оценки уязвимости. При наличии у субъекта транспортной инфраструктуры утверждённых результатов ранее проведённой оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и его согласия с этими утверждёнными результатами обеспечить внесение в них соответствующих изменений.

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

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

- 6.1.9. Министерству транспорта РФ рекомендуется 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 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Частью 8 пункта 1 статьи 10 (Ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности) Федерального закона «О 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 свидетельства об 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.

- 6.1.10. Министерству транспорта РФ рекомендуется внести в Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, утверждённого приказом Минтранса России от 23.07.2015 №227 соответствующие изменения, касающиеся расширения перечня категорий лиц, в отношении которых досмотр может не производиться, либо проводиться и 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 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»

Пунктом 43 Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, утверждённого приказом Минтранса России от 23.07.2015 №227 (далее – Правила) 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 N 57-ФЗ "О государственной охране"
Постановление Правительства Российской Федерации от 04.08.1995 N 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 (в т.ч. сотрудники оперативных подразделений указанных ведомств), 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., обязательство по досмотру которых силами подразделения транспортной безопасности является невыполнимым.

Также, Правилами не предусмотрен упрощённый порядок досмотра (выборочного досмотра) работниками подразделения транспортной безопасности в отношении 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 указанные досмотровые мероприятия. Требования по обязательному 100%-му досмотру всех объектов досмотра является заведомо невыполнимым, т.к. исходя из практического опыта и статуса объекта его посетителями являются лица, досмотр в отношении которых не только нецелесообразен, но и не представляется возможным в принципе.

- 6.1.11. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается гармонизировать требования указанных пунктов Требований и Правил уточнением, исключающим обязательную закупку СТИ и ПТБ одного и того же оборудования

Пунктом 49 Правил предусмотрена обязанность оснащения постов досмотра «средствами аудио- и видеозаписи для документирования действий работников досмотра». По смыслу этого пункта эта обязанность возложена и на субъекты транспортной инфраструктуры, т.к. речь идёт об оснащении постов, и эти средства должны быть стационарными. При этом, в подпункте 3 пункта 5 Требований 1638 предусмотрено, что такими «переносными» средствами должны быть оснащены работники подразделения транспортной безопасности. В данном случае имеет место дублирование, приводящее к повышению стоимости услуг ПТБ, т.к., в конечном счёте, все дополнительные закупки подразделения транспортной безопасности приведут к удорожанию стоимости их услуг.

- 6.1.12. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется предусмотреть и согласовать с экспертным сообществом на заседаниях рабочих групп облегченные требования по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры морского транспорта в межнавигационный период, которые будут отличаться от тех, соблюдение которых обязательно в период навигации.

Актуальной проблемой для объектов международной морской круизной отрасли является требование по обеспечению транспортной безопасности на постоянной основе.

В Российской Федерации существуют объекты, функционирование которых носит ярко выраженный сезонный характер, а именно: только в период пассажирской навигации,



составляющей 4,5 месяцев в году. После окончания навигации судозаходы на объект не производятся, деятельность по перевозке грузов, пассажиров, багажа, а также иная транспортная деятельность прекращается.

Всё это время субъекты вынуждены нести огромную нагрузку по выполнению требований поддержания ТБ своих объектов на уровне навигации. В первую очередь это субъекты круизной морской отрасли, которые в условиях пандемии в течении практически двух лет (с октября 2019 года) были полностью лишены доходов.

В период навигации такая нагрузка является объективной и обоснованной, т.к. определяет не только безопасность пассажиров, но и степень защищённости от актов незаконного вмешательства транспортного комплекса в целом.

Вместе с тем, мы считаем, что в межнавигационный период при отсутствии судозаходов и пассажиропотока можно предусмотреть облегченные требования, которые будут отличаться от тех, соблюдение которых обязательно в навигацию. При этом, непрерывность соблюдения требований по транспортной безопасности должна сохраняться.

6.1.13. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется внести в законодательство Российской Федерации и подзаконные нормативно-правовые акты изменения, исключающие возможность привлечения к ответственности добросовестных субъектов транспортной инфраструктуры за нарушения, допущенные работниками подразделений транспортной безопасности.

1. До настоящего времени законодательством Российской Федерации не предусмотрена ответственность за нарушение требований в области обеспечения транспортной безопасности подразделений транспортной безопасности, установленным порядком привлечённых субъектами транспортной инфраструктуры для защиты своих объектов транспортной инфраструктуры.

В надзорных органах сложилась такая правоприменительная практика, при которой за нарушения обязательных требований в области обеспечения транспортной безопасности, допущенных работниками подразделения транспортной безопасности, привлечённого субъектом для защиты своих объектов от актов незаконного вмешательства, к ответственности привлекаются сами субъекты транспортной инфраструктуры. Не созданного и не сформированного субъектом, а установленным порядком привлечённого подразделения транспортной безопасности.

Пунктом 7.1 статьи 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» предусмотрено, что обеспечение транспортной безопасности может осуществляться как непосредственно самим субъектом транспортной инфраструктуры, **так и привлечённым подразделением транспортной безопасности.**

Пунктом 9 Правил досмотра на субъекты транспортной инфраструктуры возложена обязанность по **организации** досмотра. Обязанности осуществлять досмотр непосредственно своими силами, с учётом возможного привлечения стороннего подразделения транспортной безопасности, на Субъекты **не возложено.**

Циничность этой практики заключается в том, что при составлении предписания надзорные органы требуют провести работу по устранению причин нарушения, т.е.



сделать «работу над ошибками». А что устранять субъекту, который в данном случае ничего не нарушал? Субъект транспортной инфраструктуры организовал досмотр на принадлежащем ему объекте, а именно: заключил договор с подразделением транспортной безопасности, возложил обязанность привлечь в соответствии с Законом для защиты от актов незаконного вмешательства только прошедших аттестацию работников, осуществлять досмотр в соответствии с требованиями, установленными Правилами досмотра. При этом передал ему в пользование все, необходимые для осуществления досмотра, технические средства обеспечения транспортной безопасности.

Пунктами 17 и 18 Правил досмотра определены лица, **имеющие полномочия** проведения досмотра, наблюдения и собеседования. Этими лицами являются работники подразделения транспортной безопасности. Никто иной, включая работников СТИ, **не имеет права** осуществлять эти функции.

6.1.14. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования законодательства предлагается рассмотреть вопрос возможности использования на объектах морского транспорта работников, аттестованных компетентным органом другого вида транспорта.

В настоящее время наметилась тенденция к массовому увольнению аттестованных и обученных специалистов подразделений транспортной безопасности, приводящему к тому, что подразделения транспортной безопасности не в состоянии выполнять свои обязательства по выставлению на посты соответствующих работников. Дефицит квалифицированных кадров, в конечном счёте, сказывается на качестве защиты ОТИ от актов незаконного вмешательства.

Одним из решений этой проблемы стало бы наличие возможности использования на объектах морского транспорта работников, аттестованных компетентным органом другого вида транспорта. Исходя из практики, квалифицированному работнику подразделения транспортной безопасности достаточно в минимальный срок ознакомиться с особенностями досмотра на охраняемом объекте и через 2-3 смены полностью войти в строй.

6.1.15. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается дать более подробные разъяснения по техническими средствами (системам) видеоидентификации применительно к их практической реализации, либо указанное требование исключить.

Подпунктом 10 пункта 6 Требований 1638 для ОТИ 1 категории предусмотрена обязанность СТИ оснастить ОТИ техническими средствами видеоидентификации (идентификации физических лиц и (или) транспортных средств... на основании данных видеонаблюдения...). Органы ФСБ России считают, что в рамках этого требования СТИ должны обеспечить установку на ОТИ систем интеллектуального видеонаблюдения по распознаванию физических лиц по биометрическим параметрам средств, и это требование активно поддерживается органами надзора.



При внесении изменений в Требования 1638, проводимые в настоящее время в целях реализации принципа регуляторной гильотины, должны быть исключены имеющие место как избыточность требований, так и их дублирование (различные интерпретации одного и того же положения). Последнее, в частности, имеет принципиальное значение, т.к. одно нарушение, допущенное работниками досмотра подразделения транспортной безопасности (к примеру – не предотвращение проноса запрещённого предмета) влечет за собой нарушение до 10 пунктов обязательных требований! Учитывая, что административная ответственность предусмотрена за нарушение хотя бы одного пункта требований, то такого рода «усиление веса» документа за счет считаем недопустимым.

- 6.1.16. Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры предлагается гармонизировать Федеральный закон от 09.02.2007г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности», в области безопасности на водном транспорте с международной Конвенцией по охране судов и портовых сооружений (ОСПС) и внести изменение в подпункты «г» и «д» п. И ФЗ-16 в части распространения юрисдикции данных подпунктов только на суда валовой вместимостью более 500 пассажиров. В этом случае, ФЗ-16 будет соответствовать международному законодательству по безопасности судов.

Предлагается также рассмотреть возможность конкретизации данного перечня судов по техническим параметрам - по габаритной длине корпуса (например, менее 25 м) и скоростным возможностям движения (например, менее 15 узлов или 28 км/час). Тем самым, из перечня транспортных средств дополнительно будут исключены маломерные суда и др. суда, поднадзорные морскому или речному регистрам, не представляющие угрозы с точки зрения безопасности.

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.

6.2. Обеспечение безопасности судоходства

- 6.2.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется рассмотреть возможность внесения изменений в Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в части возможности привлечения собственников судов и/или судоводителей к ответственности за нарушение правил плавания в случае фиксации этих нарушений работающими в автоматическом режиме средствами видеofиксации.
- 6.2.2. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется рассмотреть возможность внесения изменений в Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта» в части уточнения определения «маломерное судно» и требований к регистрации судов согласно



нормативам, во избежание практики снятия судов с учета в Российском Речном Регистре с целью перерегистрации их в ГИМС и ухода от оплаты соответствующих налогов и лицензий.

- 6.2.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется рассмотреть возможность внесения изменений в Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта» и приказ Минтранса России от 01.03.2010 № 47 «Об утверждении Порядка диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации» в части актуализации понятия «диспетчерское регулирование судов», а также ввода городских структур в порядок информационного обмена при движении и стоянке судов у причалов.
- 6.2.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется рассмотреть возможность внесения изменений в приказ Минтранса России от 05.04.2017 № 137 «Об утверждении Правил движения и стоянки судов в Московском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации» в части:
- 6.2.4.1. Актуализации Приложения № 2 (Перечень причалов, к которым разрешается подход и стоянка судов и иных плавучих объектов на участке шлюз № 10 – шлюз № 9 (148,0 км – 185,0 км реки Москва), а также у причалов Северного речного вокзала и Северного порта (44,7 км – 47,1 км канала имени Москвы)) Правил движения и стоянки судов в Московском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации (далее – Правила движения и стоянки).
- 6.2.4.2. Дополнения Правил движения и стоянки запретом на движение в центральном бьефе города Москвы и судоходной части Химкинского водохранилища маломерных судов, не подлежащих регистрации, а также бескорпусных транспортных средств, во избежание столкновения и жертв среди водителей и пассажиров маломерных судов, сдаваемых в аренду, а также новых типов средств движения по воде – вейкбордов, электродосок.
- 6.2.4.3. Дополнения Правил движения и стоянки положениями о порядке движения грузового флота (в частности, для перевозки металлолома) в границах города Москвы только в ночное время.
- 6.2.4.4. Дополнения Правил движения и стоянки понятием «городской пассажирский флот», положениями о порядке движения городского пассажирского флота.
- 6.2.4.5. Дополнения Правил движения и стоянки требованиями к маломерным судам о согласовании с администрацией бассейна мероприятий, связанных с использованием пиротехнического оборудования в центральном бьефе города Москвы.
- 6.2.4.6. Дополнения Правилами пожарной безопасности на судах и причальных сооружениях внутреннего водного транспорта Российской Федерации (взамен утративших силу



Правил, утвержденных приказом Минтранса России от 24.12.2002 № 158) распространить их действие на все типы судов и причальных сооружений, допущенных к плаванию по внутренним водным путям города Москвы.

6.2.5. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется рассмотреть возможность внесения изменений в приказ Минтранса России от 05.05.2012 № 140 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте» в части актуализации требований к организации продажи билетов на водном транспорте, включая определение границ работы промоутеров.».

6.2.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта рекомендуется повысить безопасность мореплавания за счет улучшения условий труда вахтенного помощника для чего предлагается СКДВП дополнить устройством постоянного мониторинга психофизиологического состояния вахтенного помощника капитана, непосредственно управляющего в данный момент времени движением судна:

- В ходе мониторинга выявляются маркеры, подтверждающие, что вахтенный помощник находится в дееспособном состоянии;
- При очередном обнаружении такого маркера у вахтенного помощника заново начинается отсчет интервала времени, установленного капитаном судна от 3 до 12 мин;
- В случае отсутствия такого маркера более 60 с СКДВП переходит в режим ожидания завершения установленного капитаном судна интервала времени. В конце этого пассивного периода система сигнализации включает визуальную индикацию на мостике.
- После сброса, путём нажатия на кнопку, вахтенным помощником запроса на подтверждение дееспособности, СКДВП переходит к штатному алгоритму работы.



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

- 7.1. Министерству транспорта РФ, ФСБ России, МЧС России, МВД России, Министерству цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ рекомендуется разработать меры по упрощению процедуры сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности без снижения уровня антитеррористической защищенности транспортного комплекса. Например, условия, при которых может быть отменена обязательная сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, уже установленных на объектах транспортной инфраструктуры.
- 7.2. Министерству транспорта РФ, ФСБ России, МЧС России, МВД России, Министерству цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ при разработке новых Требований к функциональным свойствам ТС ОТБ рекомендуется сформировать требования к функциональным свойствам таких систем с учетом требований технических регламентов в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании. И в том случае, если технические средства не отвечают требованиям технических регламентов в соответствии с законодательством о техническом регулировании, обязать проводить дополнительную сертификацию.

Таким образом, упрощение процедуры сертификации технических средств ОТБ, в том числе отмена обязательной сертификации технических средств, уже установленных на ОТИ, приведёт к уменьшению стоимости ТСОТБ и финансовой нагрузки на отрасль без повышения рисков совершения актов незаконного вмешательства.

- 7.3. Министерству транспорта РФ, ФСБ России, принимая во внимание общий процент исполнения мероприятий Комплексной программы, текущую степень оснащённости техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, сертифицированными согласно требованиям Постановления Правительства РФ от 26.09.2016 № 969, а также невозможность оперативного переоснащения сертифицированными ТС ОТБ по причине сокращения бюджетов всех уровней вследствие пандемии COVID-19 предлагается продлить мораторий на применение несертифицированных ТС ОТБ до стабилизации финансовых последствий пандемии COVID-19.
- 7.4. Министерству транспорта РФ, ФСБ России рекомендуется обратить внимание на проблему выявления запрещенных предметов и веществ. Перечни предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к перемещению на объектах транспорта, содержат предметы и вещества, содержащие опасные радиоактивные агенты, опасные химические агенты, опасные биологические агенты. Проведение мероприятий по обнаружению, распознаванию, идентификации большинства перечисленных веществ возможно только в лабораторных условиях, которыми не обладает ни один объект транспорта. При этом, в состав предметов и веществ, содержащих опасные биологические агенты, помимо прочего, входят вирусы, вызывающие болезни – и даже такие, как грипп и пневмония. В современных условиях пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 это приобретает особое значение.



- 8. ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ И КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**
- 8.1. Министерству транспорта РФ рекомендуется обратить внимание на необходимость и принять меры по повышению уровня обеспечения информационной безопасности транспортного комплекса и формирование соответствующей нормативно-правовой базы в связи с возрастающим масштабом и количеством рисков и угроз в данной сфере, в т.ч., из-за рубежа.
- 8.2. Министерству транспорта РФ совместно с ФСТЭК России предлагается разработать нормативный акт или методический документ, детализирующий процедуру категорирования объектов КИИ организаций транспортного комплекса в соответствии с критериями, установленными ПП РФ 127, в котором могут быть перечислены и рассмотрены типовые примеры объектов КИИ применительно к ОТИ.
- 8.3. Министерству транспорта РФ, ФСТЭК России в целях повышения уровня обеспечения информационной безопасности в сфере транспорта рекомендуется сформировать единый, системный и комплексный подход, унифицировать требования и правила.
- 8.4. Министерству транспорта РФ, ФСТЭК России предлагается создать транспортный отраслевой центр компетенции по информационной безопасности, так как формирование единой отраслевой политики в области информационной безопасности в настоящее время не является задачей или обязанностью федеральных органов власти в сфере транспорта.
- 8.5. Министерству транспорта РФ, ФСТЭК России предлагается провести объективный анализ возможных аварийных случаев и катастроф на транспортном комплексе, причиной которых может быть выход из строя объекта КИИ и сформировать единый отраслевой подход к определению экономического экологического ущерба.