



**V ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
«ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ
ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ – 2016»**

**Примерный перечень
поступивших проблемных вопросов,
рекомендуемых к рассмотрению и обсуждению**

**ОБЩЕОТРАСЛЕВЫЕ ВОПРОСЫ
(ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА. ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ И НОРМАТИВНОЕ
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ)**

1. Антикризисные мероприятия Правительства РФ

До настоящего времени не принят проект Федерального закона (№ 750871-6) «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности», который предусматривает отсрочку выполнения субъектами транспортной инфраструктуры (СТИ) требований в области транспортной безопасности в отношении ОТИ и ТС. Законопроект 24 апреля 2015 года в Государственной Думе РФ принят только в первом чтении.

Одновременно с этим действуют приказы Министерства транспорта Российской Федерации 2011 года № 40, 41, 42, 43 и 130, устанавливающие требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспорта, действие которых не приостановлено, что ставит под сомнение задачу по внедрению антикризисных мер и ослаблению административной нагрузки на транспортный комплекс.

В этой связи предлагается скорейшее принятие:

- пакета подзаконных НПА (Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств));
- проекта Федерального закона (№ 750871-6) «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности», который предусматривает отсрочку выполнения субъектами транспортной инфраструктуры (СТИ) требований в области транспортной безопасности в отношении ОТИ и ТС.

2. Пункты пропуска через границу

В организации работ по проектированию, строительству, реконструкции и техническому оснащению ОТИ пунктов пропуска через госграницу РФ отсутствует комплексный подход. Существующая практика, когда подрядчики действуют по своему усмотрению, значительно увеличивает сроки разработки, согласования и утверждения проектной документации, строительства и оборудования, возрастает сметная стоимость объектов, постоянно срываются графики проведения работ из-за неисполнения обязательств той или иной стороной.

В этой связи предлагается строительство, оборудование и техническое оснащение (в том числе комплексными системами безопасности, системами управления контроля доступом, телевизионного наблюдения и др.) осуществлять комплексно по единому проекту с четким распределением ответственных за финансирование предусмотренных проектом мероприятий.

3. Охрана ОТИ

В организации деятельности по охране международных аэропортов сложилась патовая ситуация, при которой любое решение администрации аэропорта будет вступать в противоречие с каким-нибудь нормативным правовым актом. В этой сфере действует ряд исключających друг друга законодательных и нормативных правовых актов. С одной стороны международные аэропорты должны охраняться не существующей вневедомственной охраной полиции (которой уже нет) и органами внутренних дел (к полномочиям которых охрана не отнесена), с другой стороны постановлением Правительства РФ от 14 августа 1992 года № 587 «Вопросы частной детективной (сыскной) и частной охранной деятельности» охрана небольших аэропортов и посадочных площадок почему-то запрещена силами ЧОО. Это в том числе объекты транспортной инфраструктуры федерального значения и железнодорожного транспорта общего пользования, метрополитены, границы морского порта, места базирования и порты захода атомного флота, объекты инфраструктуры морских портов, предназначенные для обеспечения безопасного морского судоходства, а также аэропорты и объекты их инфраструктуры.

В настоящих экономических условиях многие считают эти ограничения малообоснованными и неэффективными, приводящими к весьма ограниченному выбору субъекта охраны.

В этой связи предлагается:

– предоставить право оператору (собственнику) аэропорта (порта, вокзала) решать самостоятельно вопрос привлечения субъекта охраны, так как он в конечном итоге несет всю полноту ответственности за обеспечение безопасности ОТИ;

– рассмотреть возможность внесения изменений в Перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта, в части, касающейся акваторий морских портов, участков внутренних водных путей в границах Южного федерального округа Российской Федерации, пунктов отстоя судов (действующая редакция утверждена Приказом Минтранса России № 196 от 23 июля 2014 года).

– частным охранным организациям предоставить право осуществлять деятельность по обеспечению авиационной (транспортной) безопасности и выполнению охранных функций (услуг) объектов и территории ОТИ с учетом их категории.

4. Транспортно-пересадочные узлы

Понятие транспортно-пересадочного узла дано в ст. 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации, в котором использован абстрактный собирательный термин без раскрытия его сущности и точного содержания. Кроме того, на нормативном уровне не определены критерии, которым должен отвечать современный ТПУ, в том числе федеральным законодательством не определены общие требования к ТПУ по обеспечению транспортной безопасности.

Таким образом, транспортная безопасность ТПУ в настоящее время обеспечивается отдельными ОТИ, входящими в его состав, самостоятельно.

В этой связи предлагается:

– действующее законодательство в области транспортной безопасности дополнить общими требованиями к обеспечению ТБ на ТПУ;

– рассмотреть возможность формирования специального учреждения (организации) или структурного подразделения в федеральном органе исполнительной власти – единого регулятора вопросов, связанных со строительством, функционированием и развитием ТПУ, в том числе обеспечения ТБ на его объектах.

5. Смешанные объекты (ОТИ и ТЭК)

Требуют урегулирования вопросы организации досмотра движущегося по смешанным объектам (к примеру, движение автотранспорта грузоподъемностью более 3,5 т по дороге, проложенной по телу плотины - СГТС).

6. Категорирование по типу ТС

Необходимо исключить процедуры категорирования, оценки уязвимости в отношении каждого транспортного средства, установить единообразные требования к оснащению (оборудованию) транспортного средства в зависимости от его класса и типа.

7. Организация взаимодействия и оперативного реагирования

Необходимо урегулирование порядка организации взаимодействия и совместного реагирования сотрудников подразделений транспортной безопасности и личного состава подразделений Министерства внутренних дел РФ с целью оперативного реагирования на несанкционированное проникновение на ОТИ.

8. Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте.

Предлагается рассмотреть целесообразность и перспективу принятия Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на период 2016–2019 годов.

9. О ходе подготовки ОТИ городов, принимающих ЧМ-2018

С целью изучения и дальнейшего распространения передового опыта в сфере обеспечения ТБ рассмотреть возможность обобщения практики и решения проблемных вопросов в области обеспечения ТБ ОТИ в субъектах Российской Федерации при подготовке к проведению ЧМ-2018.

10. Сертификация ИТС

Ускорить разработку (подготовку) и введение в действие (утверждение) проекта постановления Правительства РФ «Об установлении Требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядке их сертификации».

11. АПК «Безопасный город»

С участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти разработать и внедрить единые стандарты и технические требования для интеграции систем обеспечения транспортной безопасности в АПК «Безопасный город».

12. Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, в том числе задействованных в мероприятиях ЧМ-2018

13. Реализация на объектах транспортной инфраструктуры приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227 "Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности" и основные направления его корректировки.

С учетом возникающих трудностей с практической реализации приказа рекомендовать Минтрансу России организовать и провести его переработку, учитывая, в том числе следующие предложения:

внести изменения в 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в части исключения из частей 5,10 статьи 12.2. слова «идентификации» (опасных предметов и веществ в ходе проведения досмотра, дополнительного досмотра), а также о внесении соответствующих изменений в Правила проведения досмотра, утвержденные приказом Минтранса России от 23.07.2015г. №227, в части исключения слова «идентификация»;

внести изменения в Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, утвержденные приказом Минтранса России от 23.07.2015г. №227, в части разъяснения порядка выявления, распознавания и идентификации работниками досмотра опасных химических и биологических агентов;

в соответствии с частью 8 статьи 12.2 16-ФЗ определить требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности, предназначенным для обнаружения и распознавания в ходе проведения досмотра опасных химических и биологических агентов, включенных в «Перечни оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть»;

внести изменения в типовые основные программы профессионального обучения отдельных категорий сил ОТБ и требования к квалификации работников досмотра в части обнаружения, распознавания и идентификации опасных химических и биологических агентов.

внести изменения (дополнения) в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», предусматривающие наделение подразделений транспортной безопасности правами по задержанию в целях обеспечения транспортной безопасности нарушителей, а также правом проверки документов для установления личности и правовых оснований нахождения физических лиц в зоне транспортной безопасности, ввести в

понятийный аппарат термин «досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности».

14. Требуют разъяснения положения и порядок реализации Постановления Правительства РФ от 18.07.2016 № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры».

15. Требуют разъяснения положения и порядок реализации Постановления Правительства от 16 июля 2016 года № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта».

16. Распространение требований в области обеспечения ТБ на иностранных перевозчиков.

17. Требуется рассмотрение вопроса о внесении изменений в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в части определения структуры ЕГИС ОТБ и соответствующих положений о ней.

18. Необходимо прохождение в обязательном порядке экономической экспертизы каждого нового нормативного акта в сфере транспортной безопасности, в том числе с участием общественных организаций.

СЕКЦИЯ «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ»

1. Ускорить внесение необходимых изменений в Воздушный кодекс РФ, разработку и принятие нормативных правовых актов с целью создания правовых условий для обеспечения в том числе:

– проведения 100-процентного досмотра граждан на входах в аэровокзальные комплексы в аэропортах;

– перехода к единому порядку профессиональной подготовки и аттестации по транспортной (авиационной) безопасности в соответствии с принятыми Постановлением Правительства России от 26.02.2015 № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» и Приказа Минтранса России от 31.07.2014 № 212 «Об утверждении порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» с одновременной отменой Приказа ФАС России от 16.10.1998 № 310.

2. Рассмотреть вопрос об инициировании процесса внесения изменений в Федеральный закон № 16-ФЗ в части исключения из сферы действия Федерального закона «О транспортной безопасности» воздушных судов

коммерческой гражданской авиации, осуществляющих полеты из аэропортов, защищенных мерами транспортной (авиационной) безопасности. При этом в Федеральном законе предлагается сохранить требования обеспечения транспортной безопасности к субъекту-перевозчику, сформулированные с учетом Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, включая наличие Плана-программы транспортной (авиационной) безопасности перевозчика (эксплуатанта).

3. В проекте Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон 16-ФЗ «О транспортной безопасности» пункты 9 и 10 ст. 9 изложить в следующей редакции:

– п. 9. «Планом обеспечения транспортной безопасности транспортных средств воздушного транспорта является Программа авиационной безопасности эксплуатанта (авиапредприятия), разработанная с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации и стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации».

– п. 10. «Планом обеспечения транспортной безопасности аэропорта (аэродрома) является Программа авиационной безопасности соответствующего аэропорта (аэродрома), разработанная с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации и стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации».

4. Рассмотреть вопрос об исключении из Приказа Минтранса России от 08.02.2011 № 40 подпунктов 22.3.1, 22.3.2, 22.3.3, 26.3.1 и 26.3.2 в части оснащения ВС системами видеонаблюдения в силу их практической неисполнимости.

5. В соответствии со стандартами 3.2.2 и 3.2.3 Приложения 17 «Безопасность» ИКАО включить в законодательство в области транспортной безопасности норму о наличии в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, полномочного органа в лице администрации эксплуатанта аэропорта, на который возлагается ответственность за координацию работы всех субъектов транспортной инфраструктуры (перевозчиков), осуществляющих аэропортовую деятельность, по обеспечению транспортной (авиационной) безопасности на аэропортовом уровне. В целях координации осуществления мер и требований транспортной (авиационной) безопасности в соответствии с Планом-программой обеспечения транспортной (авиационной) безопасности аэропорта вышеуказанным субъектом транспортной инфраструктуры (эксплуатантом аэропорта) создается Комитет по безопасности аэропорта из числа лиц,

ответственных за обеспечение транспортной (авиационной) безопасности в субъектах, осуществляющих аэропортовую деятельность, а также представителей правоохранительных и государственных контрольных органов, осуществляющих деятельность в аэропорту.

6. Рассмотреть вопрос о более деятельном участии в реализации мер по защите аэропортов (объектов ОТИ воздушного транспорта I категории) вооруженными сотрудниками правоохранительных органов в целях предупреждения и пресечения АНВ террористического характера путем внесения соответствующих изменений в ФЗ «О полиции» и/или ФЗ «О войсках Национальной гвардии Российской Федерации» и соответствующие ведомственные НПА.

7. Внести необходимые изменения в ВК РФ, «Правила охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры» (утв. Постановлением Правительства РФ 2011 года № 42), ФАП-142 и другие нормативные правовые акты с целью устранения противоречий и формирования единого подхода к требованиям в сфере организации охраны международных и других аэропортов.

8. Привести в соответствие с требованиями действующего законодательства о ведомственной охране перечень объектов, охраняемых ФГУП «УВО Минтранса России», исключив из него аэропорты, не находящиеся в федеральной собственности и ведении Минтранса России, разработать типовой договор с ФГУП «УВО Минтранса России» по обеспечению транспортной безопасности, в том числе охране объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, включенных в перечень, а также совместно с ФАС России установить соответствующие тарифы на услуги, оказываемые ФГУП «УВО Минтранса России».

9. Внести изменения и дополнения в действующие ФАП-142, Правила охраны аэропортов и во вновь разрабатываемые Требования обеспечения транспортной безопасности для воздушного транспорта – в части положений, регламентирующих оснащение систем ограждения периметра аэропортов инженерно-техническими средствами охраны, видеонаблюдения и сигнализации, с указанием при этом необходимых технических параметров в целях решения задач по обнаружению, распознаванию нарушителей, мониторингу событий, сигнализации о несанкционированном проникновении на охраняемую территорию аэропортов и объектов их инфраструктуры.

10. Внести изменения в Постановление Правительства РФ от 10 декабря 2008 года № 940 «Об уровнях безопасности ОТИ и ТС и о порядке их объявления (установления)» в отношении дополнительного регламентирования порядка установления и отмены повышенных уровней безопасности ОТИ и ТС в части конкретизации срока, на который они объявляются, и определения условий, при которых они отменяются.

11. Поддерживать предложения Управления транспортной безопасности Росавиации, изложенные в письме № 06.01-395 от 17.05.2016 года в адрес Департамента ТБ и СП Минтранса России, о необходимости внесения изменений в Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, утвержденные Приказом Минтранса России от 23.07.2015 № 227, по следующим пунктам письма:

11.1. Исключить из пункта 8 Правил досмотра требование об обязательности составления акта и ведения журнала таких актов при принятии уполномоченным лицом решения о проведении дополнительного досмотра объектов досмотра в связи с вероятным скоплением физических лиц на КПП, ухудшением условий досмотра и возрастанием угрозы, особенно при повышении уровней безопасности. Составление акта и ведение журнала должно быть предусмотрено лишь при обнаружении в процессе дополнительного досмотра предметов и веществ, включенных в перечни.

11.2 Изложить пункт 63 Правил досмотра в следующей редакции:

– п. 63. «Работники досмотра не допускают в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности объекты досмотра, у которых в ходе проверки документов и сверки данных, указанных в перевозочных документах, выявлены несоответствия (в том числе данных, указанных в перевозочном документе объекта досмотра – физического лица, с данными документа, удостоверяющего его личность), по фактам выявления указанных несоответствий информируют уполномоченные подразделения территориальных органов МВД России и ФСБ России» (обоснование – в письме Росавиации).

11.3 Рассмотреть вопрос гармонизации перечней, изложенных в приложении к Правилам досмотра, утвержденных Приказом № 227, с «Перечнем основных опасных веществ и предметов, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах», являющимся приложением № 1 к Приказу Минтранса № 104, так как пунктами 99, 108 Правил досмотра введено определение «предметы и вещества, находящиеся в свободном обороте, но запрещенные к перевозке на воздушном транспорте», но при этом глава X Правил не содержит разделения Перечня на запрещенные и/или разрешенные к перевозке на борту ТС.

11.4. В Правилах досмотра разъяснить порядок выявления, распознавания и идентификации работниками досмотра химических и биологических агентов в части уточнения перечня сертифицированных технических средств и/или химических препаратов и оборудования, применяемого в ходе досмотра.

15. Ввести в законодательство о транспортной (авиационной) безопасности дополнительные нормы в целях обеспечения мер безопасности

рейсов российских авиакомпаний в зарубежных аэропортах. Предлагается в рамках Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО ввести норму о проведении компетентным органом в области транспортной (авиационной) безопасности и перевозчиками мониторинга состояния оперативной обстановки в регионах выполнения рейсов с точки зрения наличия угроз совершения АНВ с последующим составлением матрицы угроз по сети маршрутов и введением дополнительных мер безопасности в иностранных аэропортах с более высоким уровнем угрозы (по согласованию с администрацией иностранного аэропорта).

16. Требуют решения вопросы определения формулировки определения «сил» и «подразделений» ТБ, а также необходимости определения САБ аэропорта, как подразделения ТБ.

17. Предлагается рассмотреть вопрос о внесении изменений в «Правила предполетного и послеполетного досмотров», утвержденных Приказом Минтранса России от 25.07.2007 № 104, а именно о присутствии сотрудников ЛО МВД России при досмотровых мероприятиях, как было ранее.

Справочно: в настоящее время их функции достаточно ограничены (работают только по вызову), вся ответственность возлагается на САБ аэропорта.

СЕКЦИЯ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ. МЕТРОПОЛИТЕНЬ»

I. Железнодорожный транспорт необщего пользования

В целях снижения финансовой нагрузки на предприятия промышленного железнодорожного транспорта в области обеспечения транспортной безопасности считаем необходимым рассмотреть вопросы:

1. Снятия категории с железнодорожных путей транспорта необщего пользования, не входящих в Перечень участков, определенных Постановлением Правительства № 686 от 18 июля 2016 года.

2. Снижения требований по обеспечению транспортной безопасности в отношении железнодорожного транспорта необщего пользования.

3. Включения затрат на обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в тарифы на выполнение работ (услуг).

II. Железнодорожный транспорт общего пользования

1. Нерешенным остается вопрос о реализации Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, в части обеспечения транспортной безопасности на ОТИ и ТС пригородного сообщения, особенно на участках железных дорог Сибири и Дальнего Востока.

2. Несмотря на исключение из перечня ОТИ, железнодорожные перегоны до сих пор находятся в Реестре категорированных ОТИ и ТС. Следовательно, собственник должен разработать и реализовать план транспортной безопасности. С другой стороны, так как перегоны не являются ОТИ, Росжелдор не утверждает планы транспортной безопасности.

3. По мнению эксплуатантов, невыполнимыми остаются сроки проведения оценки уязвимости объектов и сроки реализации планов ОТБ в течение трех месяцев.

4. Введение поэтапной реализации планов ОТБ не меняет общий срок реализации данных планов, установленный п. 5.8 Приказа Минтранса России № 43 от 08.02.2011.

5. Согласно п. 2 ст. 9 ФЗ-16 «планы обеспечения ТБ ОТИ и ТС утверждаются компетентными органами в области обеспечения ТБ. Реализация указанных планов осуществляется поэтапно. Количество этапов и сроки реализации определяются планом обеспечения ТБ. Таким образом, сроки реализации планов указывает собственник и какого-то ограничения по срокам нет.

Предложение:

Для более качественной работы по проведению оценки уязвимости ОТИ и ТС при аккредитации компетентными органами в области транспортной безопасности предлагается ввести следующее ограничение: проведение работ по оценке уязвимости разрешить при наличии практического опыта исключительно на объектах железнодорожного транспорта и, соответственно, других видов транспорта.

6. Требуется решения проблематика обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности объектов МКЖД.

7. Необходимо урегулировать практику осуществления досмотровых мероприятий на метрополитене.

8. Требуется решения проблемные вопросы защиты от актов незаконного вмешательства инженерной инфраструктуры метрополитенов, в том числе вентиляционных шахт.

9. Необходима организация обмена наработанными практиками по обеспечению транспортной безопасности на объектах железнодорожного транспорта и метрополитенах в условиях массового пассажиропотока.

10. Требуется решения вопросы практического использования технических средств обеспечения транспортной безопасности, включая взрывозащитные контейнера, детекторы по обнаружению паров и следов взрывчатых веществ.

11. Требуют решения вопросы обеспечения транспортной безопасности на видах транспорта в транспортно-пересадочных узлах (ТПУ), а также порядок взаимодействия сил обеспечения транспортной безопасности МКЖД.

СЕКЦИЯ «МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ»

1. Сбор транспортной безопасности акватории морского порта. Порядок установления ставок (тарифов), правил их применения, методика расчета.

(Комментарий: ТБиТ № 1/2016, ставки сбора транспортной безопасности акватории морского порта установлены приказами ФГУП «Росморпорт» исходя из необходимости покрытия соответствующих затрат предприятия и действуют до утверждения их в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о естественных монополиях.)

2. Отсутствие нормативно-правовых актов и нормативных документов, позволяющих капитанам морских портов эффективно предотвращать и прекращать незаконное нахождение и передвижение морских и иных судов в акватории морского порта.

3. Проблемы обеспечения транспортной безопасности и антитеррористической защищенности на объектах инфраструктуры Северного морского пути. Проблемы совершенствования нормативной правовой базы, регламентирующей вопросы антитеррористической защищенности судов атомного ледокольного флота, морских буровых платформ и подводных сооружений. Роль АТК практических регионов РФ в обеспечении контроля антитеррористической защищенности и транспортной безопасности морских портов Северного морского пути.

4. Проблемы защиты акваторий морских портов и оснащения их инженерно-техническими средствами охраны и безопасности в свете исключения акваторий морских портов из перечня категорируемых объектов (Приказ Минтранса России № 196 от 23 июля 2014 года).

5. Проблема обеспечения безопасности судоходных и портовых гидротехнических сооружений как объектов транспортной инфраструктуры повышенной опасности. Перспективы модернизации ГТС, имеющих неудовлетворительный и опасный уровень безопасности.

6. До настоящего времени остаются неурегулированными вопросы обеспечения транспортной безопасности морских и речных судов и иных плавсредств, находящихся в ведении Росрыболовства, «Атомфлота», Минобороны и др.

7. Сохраняется много вопросов относительно оптимизации перечня объектов, подлежащих категорированию в сфере водного транспорта.

Положения Приказа Минтранса России № 196 от 23 июля 2014 года вызывают много вопросов. Так, сохраняются требования по категорированию пристаней и дебаркадеров в сельских поселениях, а также судов, не перевозящих пассажиров и опасные грузы, стоечных судов и плавкранов и других небольших морских и речных судов. Одновременно из категорируемых объектов исключены участки внутренних водных путей в границах Южного федерального округа Российской Федерации.

8. Требуют гармонизации вопросы исполнения законодательства о транспортной безопасности и законодательства в области ядерной и радиационной безопасности применительно к ОТИ и судам ФГУП «Атомфлот», а также ГК «Росатом». На сегодня в этой сфере наблюдается дублирование требований ФЗ-16 «О транспортной безопасности» и соответствующих нормативных правовых актов и «Правил физической защиты ядерных материалов, ядерных установок и пунктов хранения ядерных материалов». Наряду с этим действуют нормы международных договоров и Кодекс ОСПС.

Предложения

С целью снижения финансовой нагрузки на малые и средние морские транспортные предприятия внести изменения в ФЗ-16 в части дифференцирования требований транспортной безопасности к предприятиям, осуществляющим морские перевозки, в части малых, средних и крупных предприятий, не нарушая основных принципов транспортной безопасности.

В частности, исключить морские суда из перечня категорированных объектов валовой вместимостью до 500 регистровых тонн (за исключением пассажирских), осуществляющих грузовые перевозки в каботажном плавании.

9. Пункт 5.46 Требований по обеспечению транспортной безопасности, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678, обязывает СТИ силами подразделений транспортной безопасности ОТИ принимать меры по недопущению движения (нахождения) транспортных средств в зоне безопасности искусственного сооружения при нарушении транспортным средством установленных условий допуска в зону безопасности искусственного сооружения. Кроме того, пункт 5 Особенности допускает размещение сил обеспечения транспортной безопасности или подразделения транспортной безопасности установки на вспомогательном судне (судах) в непосредственной близости от установки в границах зоны ее безопасности.

В этой связи необходимо разъяснение - какие именно меры (за исключением информационных) может реально принять СТИ и ОТИ в указанной зоне безопасности? Какими законодательными актами регламентированы указанные меры?

10. Пункт 25 Требований по обеспечению транспортной безопасности, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 обязывает СТИ обеспечить аудио- и видеозапись в целях документирования действий сил обеспечения транспортной безопасности на контрольно-пропускных пунктах и постах объекта транспортной инфраструктуры

Учитывая конструктивные особенности морской платформы необходимо разъяснение - можно ли реализовать указанные требования путем оснащения сотрудников подразделений транспортной безопасности портативными персональными носимыми видеорегистраторами, размещаемыми на одежде человека?

СЕКЦИЯ «АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ И ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО, ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ»

1. Необходимо упорядочить деятельность по категорированию объектов транспорта и транспортной инфраструктуры, начав работу с формирования в субъектах Российской Федерации Перечня объектов транспорта и транспортной инфраструктуры, подлежащих категорированию (по аналогии с Перечнем объектов ТЭК, подлежащих категорированию, порядок формирования которого определен Постановлением Правительства Российской Федерации от 05.05.2012 № 459).

Обязанности по формированию указанного перечня возложить на территориальный орган федерального органа исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации осуществлять надзор в области обеспечения транспортной безопасности.

1.1. Определить сроки информирования субъектов транспорта и транспортной инфраструктуры о включении объектов в данный перечень с указанием сроков проведения категорирования объектов, оценки уязвимости и разработки плана обеспечения транспортной безопасности (по аналогии с порядком формирования перечня объектов ТЭК, подлежащих категорированию, определенного Постановлением Правительства Российской Федерации от 05.05.2012 № 459).

Обоснование: руководители объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта региона не подают заявлений на включение в Федеральный реестр объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, так как считают, что не соответствуют критериям, определенным нормативными актами Правительства Российской Федерации.

2. Требуется переработать ряд нормативных документов в области обеспечения транспортной безопасности в сфере дорожного хозяйства, в том числе пересмотреть критерии отнесения ОТИ к той или иной категории с обязательным привлечением соответствующих силовых структур и органов исполнительной власти субъектов РФ. В результате должны остаться реально значимые для экономики и безопасности ОТИ, на которые будут распространяться требования ТБ. Как следствие, повысится эффективность от вложенных средств в ТБ.

3. Решение об исключении из необходимости категорирования ОТИ в сфере дорожного хозяйства длиной менее 25 погонных метров (Приказ Минтранса России от 23 июля 2014 года № 196) не является полноценным – не учитываются наличие объездных маршрутов, характер водотока, рельеф

местности, сроки ликвидации ЧС, местоположение ОТИ, регион, удаленность от ближайших точек энергоснабжения и т. д.

4. Отмечается избыточность требований по обеспечению транспортной безопасности в отношении объектов транспортной инфраструктуры IV категории с небольшим пассажиропотоком, расположенных в малых городах и поселениях сельской местности, а также несоразмерность данных требований с финансовыми возможностями собственника. Кроме проведения основных организационно-распорядительных мероприятий от собственника требуют технической укрепленности автостанций, создания полноценной системы видеонаблюдения, установки систем ограничения доступа и наличия физической охраны. Такие автостанции являются малорентабельными, а реализация всех требований по их техническому оснащению приведет к резкому ухудшению качества обслуживания пассажиров, перепрофилированию и даже к закрытию таких автостанций.

5. Согласно п. 5.3 Приказа Минтранса России от 08.02.2011 № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий ОТИ и ТС автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» каждый субъект транспортной инфраструктуры обязан назначить на каждом транспортном средстве лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности. Однако данное требование в сфере городского автобусного транспорта практически невыполнимо. По определенным причинам (неисправность транспортного средства, болезнь сменного водителя, изменение кадрового состава водителей и др.) практически невозможно назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности на конкретном автобусе. Также вызывает сомнение и осуществимость в отношении водителей автобусов требования п. 5.12 указанного Приказа, согласно которому каждый субъект транспортной инфраструктуры обязан «осуществлять специальную профессиональную подготовку, повышение квалификации, переподготовку сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности в соответствии с программами и документами, определенными законодательствами Российской Федерации». Организовать обучение нескольких тысяч водителей с отрывом от выполнения ими прямых обязанностей на 20 часов крайне сложно, если вообще возможно.

6. 15 июля 2016 года вступил в силу Приказ Минтранса России от 19 апреля 2016 года № 108 «Об утверждении требований к парковкам для стоянки в ночное время транспортных средств, используемых для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в отсутствие водителя». Приказом предусмотрено, что с 1 января 2018 года въезд на парковку (выезд с парковки) транспортных средств должен быть организован с использованием средств, ограничивающих проезд (шлагбаум, ворота), а также оборудован камерами видеонаблюдения и/или стационарными постами охраны.

7. Большое количество вопросов у представителей автомобильного транспорта вызывает механизм исполнения Приказа Минтранса России от 19.07.2012 № 243 в части формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (АЦБПДП).

8. Необходимо исключить процедуры категорирования, оценки уязвимости в отношении каждого транспортного средства, установить единообразные требования к оснащению (оборудованию) транспортного средства в зависимости от его класса и типа.

9. В рамках пункта 22 Антикризисного плана Правительства Российской Федерации установить мораторий (приостановить) в 2015–2016 годах на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности, предусмотренных планами обеспечения транспортной безопасности для объектов пассажирского автомобильного транспорта III и IV категорий, расположенных в населенных пунктах с численностью населения менее 100 000 жителей.

10. В целях минимизации затрат субъектов на мероприятия, связанные с обеспечением транспортной безопасности, с учетом экономических последствий роста этих затрат и их влияния на стоимость транспортных услуг пересмотреть (оптимизировать) требования в области безопасности:

– в отношении автовокзалов и автостанций IV категории, оставив только организационные мероприятия и обеспечение оперативной связи с правоохранительными органами;

– в отношении автовокзалов и автостанций III категории – в части привлечения подразделений транспортной безопасности и оснащения объектов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в пределах разумной достаточности;

– приостановить действие статей 2 и 7 Федерального закона от 03 февраля 2014 года № 15-ФЗ.