

**Резолюция X Всероссийской конференции
«Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2021»**

14-16 сентября 2021 года в г. Нижний Новгород проведена X Всероссийская конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2021».

Мероприятие прошло при поддержке и содействии представителей Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, федеральных агентств по видам транспорта, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Министерства транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области, отраслевых объединений и крупнейших субъектов транспортной инфраструктуры, ведущих разработчиков и поставщиков технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности.

В рамках мероприятия состоялись заседания секций по видам транспорта, практические занятия на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, круглые столы и итоговое пленарное заседание.

По результатам выступлений и обсуждений на секциях, круглых столах и пленарной дискуссии рекомендовано:

1. Минтрансу России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и представителями транспортного сообщества:

1.1. Утвердить требования по передаче данных с технических средств ОТБ в централизованные базы данных.

1.2. Провести межведомственное совещание с участием представителей ФАС России, ФСБ России, Минтранса России, Минфина России по проблеме отмены закупочных процедур в сфере обеспечения транспортной безопасности по жалобам от сомнительных компаний.

2. Минтрансу России:

2.1. Установить срок реализации мероприятий плана ОТБ со дня утверждения плана ОТБ.

2.2. Рассмотреть вопрос об оснащении ТС техническими средствами ОТБ на заводе-изготовителе с оформлением соответствующего паспорта безопасности.

3. Минтрансу России, Росморречфлоту:

- 3.1. Восстановить практику проведения аттестации сил ОТБ через аккредитованные Росморречфлотом аттестующие организации.
- 3.2. Пересмотреть структуру и форму Плана обеспечения транспортной безопасности в части его актуализации с учетом новых реалий.

4. Минтрансу России, Росавиации:

- 4.1. Разработать и утвердить типовое Положение о подразделении транспортной безопасности на объектах воздушного транспорта и типовую организационную структуру (схему) управления силами ОТБ.

5. Минтрансу России, Росжелдору:

- 5.1. Рассмотреть возможность объединения в группу ТС более широкого круга пассажирских вагонов в соответствии с их моделями.
- 5.2. Уточнить понятие «транспортное средство» в отношении перевозок на железнодорожном транспорте и определить, что таковым может являться пассажирский поезд.
- 5.3. Рассмотреть возможность объединения в группы не только ОТИ, расположенные в границах одной железнодорожной станции, но и расположенные поблизости друг от друга объекты, принадлежащие одному балансодержателю.
- 5.4. Проработать вопрос изменения Требований по обеспечению транспортной безопасности для железнодорожных путей необщего пользования.
- 5.5. Создать в метрополитенах систему единого времени.

6. Минфину России:

- 6.1. Обеспечить регулярную актуализацию и расширение номенклатуры каталога товаров, работ и услуг (КТРУ) инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности, а также работами и услугами по защите таких объектов от актов незаконного вмешательства.
- 6.2. Исключить опубликование конфиденциальной информации (ограниченного доступа) о системах охраны, безопасности и антитеррористической защиты в открытом доступе и закрепить возможность

индивидуального ознакомления с ними по запросу или иным способом через идентификацию участников закупки (в том числе дистанционно).

6.3. Предусмотреть сокращение сроков судебного рассмотрения дел об оспаривании решений и действий антимонопольного органа в сфере контроля государственных закупок, а также обязательное приостановление исполнения выданного ими предписания при таком судебном оспаривании.

7. ФАС России:

8.1. Нормативно закрепить, к какой категории относятся работы по оснащению ОТИ дорожного хозяйства техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, согласно пп. 8 ч. 1 ст. 33 Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ: к строительству, к ремонту или к содержанию автомобильных дорог.

8.2. Установить критерии оценки заявок от участников закупок в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Предложения по внесению изменений и дополнений в нормативные правовые акты РФ в сфере транспортной безопасности

№ п/п	Проблема	Решение (обоснование)	Действующая редакция	Предлагаемая редакция
1.	В связи с удаленностью многих регионов и отсутствием на их территории аттестационного центра, пересылка почтовыми отправлениями данных аттестации и сведений, связанных с обработкой персональных данных, занимает много времени.	Внести изменения в п. 38 ПП РФ от 26.02.2015 № 172.	сбор, накопление и хранение органами аттестации (аттестующими организациями) данных аттестации и сведений, связанных с обработкой персональных данных лиц, указанных в пункте 11 настоящих Правил, осуществляются на бумажном носителе и в электронной форме с использованием инфраструктуры единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности в порядке, установленном компетентными органами.	сбор, накопление и хранение органами аттестации (аттестующими организациями) данных аттестации и сведений, связанных с обработкой персональных данных лиц, указанных в пункте 11 настоящих Правил, осуществляются на бумажном носителе и/или в электронной форме с использованием инфраструктуры единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, а также посредством передачи данных в сети Интернет в порядке, установленном компетентными органами.
2.	Долгий срок обработки персональных данных увеличивает срок, когда сотрудник уже находится на обеспечении работодателя, но не имеет возможности исполнять	Внести дополнения в п. 13 ПП РФ от 26.02.2015 № 172.	срок обработки персональных данных не может превышать 45 дней со дня представления документов, указанных в пункте 9 настоящих Правил.	срок обработки персональных данных не может превышать 14 дней со дня представления документов, указанных в пункте 9 настоящих Правил.

	свои трудовые обязательства. В условиях Крайнего Севера специалисты часто не успевают пройти все процедуры обучения, сбора и пересылки документов, их проверки компетентными органами, а затем аттестации за короткий навигационный период.			
3.	<p>П. 1 статьи 4 Федерального закона от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности» определено, что ответственность за ОТБ возлагается на СТИ. До настоящего времени законодательством РФ не предусмотрена ответственность за нарушение требований по ОТБ ПТБ, установленным порядком привлечённых СТИ для защиты своих ОТИ.</p> <p>При привлечении ПТБ субъект не имеет возможности обеспечить транспортную безопасность, он может только организовать её обеспечение.</p>	Внести дополнения в ст. 4 Федерального закона от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности», устанавливающие ответственность за обеспечение транспортной безопасности ПТБ.	-	-
4.	Технические средства и оборудование, применяемые в целях защиты ОТИ от АНВ, не имеют эксклюзивных или особенных технических параметров и характеристик, позволяющих применять их	С целью минимизации финансовой нагрузки, вызванной требованиями ПП РФ от 26.09.2016 № 969, необходимо оптимизировать процедуру и стоимость сертификации, а также срок эксплуатации нового	-	-

	<p>только для исполнения требований ФЗ-16. Требования ПП РФ от 26.09.2016 № 969 приводят к ограничению выбора поставщика продукции и дополнительным затратам на периодическое подтверждение сертификатов на установленное оборудование. Требования постановления ограничивают СТИ в выборе технических средств защиты, а также препятствуют проведению единой технической политики по антитеррористической защите объектов промышленности, ТЭК и ОТИ в рамках мультиотраслевых групп компаний.</p> <p>Исполнение требований данного Постановления ведет к тому, что затраты на сертифицированное в соответствии с ним оборудование превышают затраты на аналогичное, но не сертифицированное.</p>	<p>сертифицированного оборудования без проведения обязательной дополнительной сертификации до истечения срока его эксплуатации.</p>		
5.	<p>Отсутствие единого государственного органа, осуществляющего обязательную сертификацию технических средств ОТБ, влечет за собой значительные временные и</p>	<p>Внести изменения в п. 2 Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, ПП РФ от 26.09.2016 г. № 969.</p>	<p>обязательную сертификацию технических средств обеспечения транспортной безопасности осуществляют следующие федеральные органы исполнительной власти</p>	<p>обязательную сертификацию технических средств обеспечения транспортной безопасности осуществляет единый федеральный орган исполнительной власти,</p>

	финансовые затраты.		<p>в пределах установленной сферы деятельности (далее – федеральные органы по сертификации):</p> <p>а) Федеральная служба безопасности Российской Федерации – в отношении систем и средств досмотра, интеллектуального видеонаблюдения;</p> <p>б) Министерство внутренних дел Российской Федерации – в отношении систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи;</p> <p>в) Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий – в отношении технических средств оповещения;</p> <p>г) Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации – в отношении средств связи, приема и передачи информации;</p> <p>д) Министерство транспорта Российской Федерации – в</p>	определяемый Правительством Российской Федерации.
--	---------------------	--	---	---

			отношении систем сбора и обработки информации.	
6.	<p>На ОТИ часто устанавливаются технические средства ОТБ и программное обеспечение различных производителей. В случае модернизации оборудования систем безопасности должна быть обеспечена техническая возможность интеграции как модернизируемого оборудования в существующую систему, так и различных систем между собой.</p>	<p>Внести изменения в ПП РФ от 26.09.2016 № 969 в части необходимости наличия в сертифицированных программно-технических средствах технической возможности осуществления интеграции и (или) совместного применения технических средств ОТБ.</p> <p>Заложенная в технических средствах ОТБ и в ПО возможность интеграции различного оборудования между собой позволит сократить расходы на модернизацию и оснащение ОТИ и более эффективно осуществлять защиту объектов.</p>	-	-
7.	<p>Указом Президента РФ № 97 от 11.03.2019 утверждены Основы государственной политики Российской Федерации в области химической и биологической безопасности, одна из основных задач которых – это «разработка и внедрение мер по предотвращению</p>	<p>В целях устранения несоответствий необходимо внести ряд изменений в Требования к функциональным свойствам и в Правила обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающих возможность сертификации</p>	-	-

<p>террористических актов с использованием потенциально опасных химических веществ и биологических агентов в местах массового скопления людей (включая общественный транспорт, остановочные пункты его движения, в том числе станции метрополитена, а также переходы, вокзалы, аэропорты)» (п. 16, пп. 15). Российские разработчики уже производят оборудование для выявления и распознавания опасных веществ на этапах досмотра, в целях ОТБ и предотвращения проноса опасных веществ на ОТИ и ТС, в соответствии с приказом Минтранса России от 15.07.2015 № 227. Вместе с тем ФЗ-16 требует обязательной сертификации досмотрового оборудования (ст. 12.2, ч. 8). Разработанное оборудование невозможно сертифицировать из-за отсутствия в ПП РФ от 26.09.2016 № 969 требований к функциональным свойствам технических средств досмотра для ОТБ в части выявления</p>	<p>указанных технических средств, ПП РФ от 26.09.2016 № 969.</p>		
--	--	--	--

	опасных химических веществ и биологических агентов.			
8.	На некоторых ОТИ нет возможности обеспечить условия по освещенности, необходимые для гарантированной работы технических средств интеллектуального видеонаблюдения. В связи с этим сертифицированные технические средства ОТБ не смогут гарантированно обеспечить свои функциональные свойства.	Внести изменения в ПП РФ от 26.09.2016 № 969 в части дополнения перечня условий, при которых будут обеспечиваться функциональные свойства интеллектуального видеонаблюдения. Необходимо дополнить возможность использования в качестве освещения инфракрасной подсветки видеокамер. Использование инфракрасной подсветки при работе систем интеллектуального видеонаблюдения позволит существенно сократить расходы на освещенность объектов, гарантированно обеспечить работу технических систем обнаружения тревожных ситуаций при слабой освещенности.	-	-
9.	Большинство находящихся в эксплуатации технических средств ОТБ по своим характеристикам и сроку эксплуатации невозможно привести к требованиям, определенным ПП РФ от	Внести изменения в п. 4 ст. 13 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в части продления срока сертификации технических средств ОТБ.	технические средства обеспечения транспортной безопасности, установленные и используемые субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками на объектах транспортной инфраструктуры	технические средства обеспечения транспортной безопасности, установленные и используемые субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками на объектах

<p>26.09.2016 № 969. Провести одновременную замену всех технических средств ОТБ невозможно из-за отсутствия достаточных финансовых средств. Кроме того, ограничения, связанные с распространением коронавирусной инфекции (резкое падение доходов СТИ, установление нерабочих дней, особого режима работы для отдельных категорий граждан, перевод работников на удаленный режим работы и т. п.), не позволили завершить в установленные сроки сертификацию технических средств ОТБ.</p>		<p>и транспортных средствах до определения требований и порядка, предусмотренных частью 8 статьи 12.2 настоящего Федерального закона, подлежат сертификации до 1 января 2022 года.</p>	<p>транспортной инфраструктуры и транспортных средствах до определения требований и порядка, предусмотренных частью 8 статьи 12.2 настоящего Федерального закона, подлежат сертификации до 1 января 2024 года.</p>
--	--	--	--

10.	Дополнительные финансовые затраты (постоянные) в размере до 100% на каждый пост ОТИ.	Внести изменения в п. 20 Приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227.	количество КПП, постов, численность работников досмотра, а также работников, осуществляющих наблюдение и собеседование, определяются СТИ и (или) перевозчиком в зависимости от режима работы ОТИ, объема перевозок, эксплуатируемых ТС, технической оснащенности КПП, постов.	количество КПП, постов, численность работников досмотра, а также работников, осуществляющих наблюдение и собеседование, определяются СТИ и (или) перевозчиком в зависимости от режима работы ОТИ, объема перевозок, эксплуатируемых ТС, технической оснащенности КПП, постов, в соответствии с планом (паспортом) обеспечения транспортной безопасности ОТИ, а также согласно объявленному уровню безопасности ОТИ.
11.	Финансовая нагрузка на СТИ и перевозчиков, связанная с количеством привлекаемых работников ПТБ.	С целью обеспечения дифференцированного подхода к количеству задействованных для целей досмотра работников ПТБ, а также снижения финансовой нагрузки на СТИ и перевозчиков внести изменения в п. 21 Приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227.	на КПП, посты выделяется необходимое для достижения целей досмотра количество работников досмотра, работников, осуществляющих наблюдение и собеседование, из которых назначается старший работник досмотра на КПП или посту.	в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности (паспортом безопасности) на КПП, посты выделяется необходимое для достижения целей досмотра количество работников досмотра, работников, осуществляющих наблюдение и собеседование. В случае выделения нескольких работников старший работник досмотра на КПП или посту назначается из их числа.

12.	<p>Не исключены случаи, когда на момент сдачи построенного ОТИ в эксплуатацию критерии, на которые опирался застройщик при включении ОТИ в список некатегорированных объектов, не подтвердятся по каким-либо причинам, в том числе и из-за ошибочно принятого решения застройщиком.</p>	<p>Установить в ПП РФ от 31 декабря 2020 года № 2418, что с компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности подлежит согласованию не только предварительная категория строящегося ОТИ, но и решение застройщика о включении строящегося ОТИ в список объектов, не подлежащих категорированию</p> <p>Правильное включение застройщиком ОТИ в список объектов, не подлежащих категорированию, в соответствии с критериями, установленными в Приказе Минтранса России № 331, позволит при проектировании избежать ошибок в оснащении ОТИ техническими средствами ОТБ, не возникнет необходимость дополнительно оснащать ОТИ после строительства, подводить к нему инженерные сети.</p>	-	-
13.	<p>Оснащение при проектировании ОТИ техническими средствами ОТБ выполняется только на основе опыта проектировщиков</p>	<p>Наличие предварительной оценки уязвимости в начале выполнения проектной документации приведет к</p>	-	<p>Внести в ПП РФ от 31 декабря 2020 года № 2418 положение: «Исходя из определения степени защищенности</p>

	<p>и их компетенции и не учитывает результаты оценки уязвимости, полученные после сдачи объекта в эксплуатацию.</p>	<p>полноценному оснащению ОТИ техническими средствами и максимально исключит дополнительные затраты на дооснащение ОТИ после окончания строительства и получения оценки уязвимости СТИ.</p>		<p>объекта транспортной инфраструктуры от угроз совершения актов незаконного вмешательства в начале разработки проектной документации устанавливается предварительная оценка уязвимости строящегося объекта транспортной инфраструктуры. 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</p>
--	---	---	--	---

				инфраструктуры с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности на основе договора с Застройщиком».
14.	<p>Усматривается правовая коллизия в вопросе грифа секретности результатов оценки уязвимости объектов метрополитена. Согласно требованиям п.116 Указа Президента РФ от 30.11.1995 № 1203 сведения, раскрывающие меры по обеспечению антитеррористической защищенности критически важных объектов или потенциально опасных объектов инфраструктуры Российской Федерации, результаты оценки их уязвимости включены в перечень сведений, отнесенных к государственной тайне. Все метрополитены отнесены к категории потенциально опасных объектов. П.4 ст.5 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ, п.8 ПП РФ от 08.10.2020 № 1641 результаты оценки уязвимости</p>	<p>Инициировать внесение изменений в п.116 Указа Президента РФ от 30.11.1995 № 1203 «О государственной тайне». Результаты оценки уязвимости объектов метрополитена отнести к информации ограниченного доступа.</p>	<p>сведения, раскрывающие меры по обеспечению антитеррористической защищенности критически важных объектов или потенциально опасных объектов инфраструктуры Российской Федерации, результаты оценки их уязвимости.</p>	<p>сведения, раскрывающие меры по обеспечению антитеррористической защищенности критически важных объектов или потенциально опасных объектов инфраструктуры Российской Федерации (за исключением метрополитенов), результаты оценки их уязвимости.</p>

	отнесены к информации ограниченного доступа.			
15.	На объектах метрополитена и других видах транспорта в повседневной деятельности категория № 6 «Работники сил обеспечения транспортной безопасности, осуществляющие наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности» в отдельном виде не нашла своего практического применения при досмотровых мероприятиях.	Целесообразно категорию № 6 «Работники сил обеспечения транспортной безопасности, осуществляющие наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности» объединить с категорией № 5 «Работники, осуществляющие досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности», подготовку и аттестацию осуществлять с учетом совмещенной категории.	-	-
16.	С учетом принятия новых нормативных правовых актов в сфере ОТБ, вступивших в законную силу с августа 2020 г., возникли определенные несоответствия. Обучение по подготовке к аттестации дается по новому законодательству, а вопросы приказа ФАЖД № 102 в аттестующих организациях при проверке знаний, умений и навыков требуют решения тестовых задач без учета изменений.	Необходимо внести соответствующие поправки в Приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта от 13 марта 2019 г. № 102 «Об утверждении перечней вопросов, подлежащих применению органами аттестации (аттестующими организациями) для проверки соответствия знаний, умений и навыков аттестуемых лиц требованиям законодательства Российской Федерации о	-	-

		транспортной безопасности».		
17.	<p>Пп. 46 п. 5 ПП РФ от 08.10.2020 № 1638 обязывает СТИ силами ПТБ ОТИ принимать меры по недопущению движения (нахождения) ТС в зоне безопасности искусственного острова, установки и сооружения при нарушении ТС установленных условий допуска в зону безопасности искусственного острова, установки и сооружения.</p> <p>ПТБ не имеет ни сил, ни средств для воспрепятствования допуску (нахождению) ТС в зону и не могут применять любое физическое воздействие на судно и/или физическое взаимодействие с судном, включая использование физической силы и специальных средств.</p> <p>Меры по прекращению и предотвращению незаконного нахождения, перемещения судов в зоне транспортной безопасности, доступные ПТБ,</p>	<p>Внести изменения в пп. 46 п. 5 ПП РФ от 08.10.2020 № 1638. Это позволит регламентировать выполнимые меры реагирования по недопущению движения (нахождения) ТС в зоне безопасности искусственного острова, установки и сооружения силами ПТБ.</p>	<p>Силами подразделений транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры принимать меры по недопущению движения (нахождения) транспортных средств в зоне безопасности искусственного острова, установки и сооружения при нарушении транспортным средством установленных условий допуска в зону безопасности искусственного острова, установки и сооружения.</p>	<p>Силами подразделений транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, информировать транспортные средства о недопущении их движения (нахождения) в зоне безопасности искусственного острова, установки и сооружения, при нарушении транспортным средством установленных условий допуска в зону безопасности искусственного острова, установки и сооружения.</p>

	включают только установление с судами радиосвязи и информирование взаимодействующих органов и организаций.			
18.	В ряде случаев для реализации защитных мер требуется проведение подготовительных работ, таких, как проектирование элементов конструкций и ИТСБ, согласование проектных решений с Российским речным регистром, проведение конкурсных процедур по определению поставщика услуг и т. д. Указанные обстоятельства не позволяют в полной мере обеспечить исполнение установленного порядка защиты от АНВ в короткие сроки.	Внести изменения в пп. 5 п. 7 ПП РФ от 06.10.2020 № 1637.	реализовывать меры по защите от актов незаконного вмешательства, предусмотренные паспортом транспортного средства, не позднее 5 месяцев с даты вступления в силу настоящего документа для эксплуатируемых транспортных средств, вводимых в эксплуатацию (приобретенных) после вступления в силу настоящего документа – в течение 9 месяцев с даты введения в эксплуатацию (приобретения) транспортного средства.	реализовывать меры по защите от актов незаконного вмешательства, предусмотренные паспортом транспортного средства, не позднее 5 месяцев с даты утверждения Паспорта безопасности для эксплуатируемых транспортных средств, вводимых в эксплуатацию (приобретенных) после вступления в силу настоящего документа – в течение 9 месяцев с даты введения в эксплуатацию (приобретения) транспортного средства.
19.	До настоящего времени не утвержден перечень грузов повышенной опасности.	Внести изменения в п. 2, абзац 2 ПП РФ от 8 октября 2020 г. № 1638.	порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности, определенных Правительством Российской Федерации в соответствии с пунктом 7 3	порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности, перечень которых утверждён Правительством Российской Федерации в соответствии с

			части 1 статьи 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» (далее – Закон).	пунктом 7 3 части 1 статьи 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» (далее – Закон).
20.	В соответствии с пп. «и» п. 5 ст. 1 ФЗ-16 и пп. «в» п. 3 приказа Минтранса России от 28.01.2021 № 21 к ОТИ морского и внутреннего водного транспорта отнесены в том числе береговые пункты диспетчерского регулирования движением судов на внутренних водных путях РФ. Вместе с тем отсутствие нормативного определения термина «береговой пункт диспетчерского регулирования движением судов» порождает неопределенность толкования относимости объектов организаций, осуществляющих судоходство, к данной категории. Из совокупного толкования п. 2, пп. 5 п. 4 ст. 34 КВВТ РФ, а также Порядка диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях РФ, утвержденного приказом Минтранса России от 01.03.2010 № 47, следует, что диспетчерское регулирование движением судов,	Во избежание рисков предъявления требований к организациям о нарушении реализации мер по обеспечению транспортной безопасности необходимо внести уточнение в формулировку Приказа Минтранса России от 28.01.2021 № 21 Приложение п.3, пп. «в».	береговые пункты диспетчерского регулирования движением судов на внутренних водных путях Российской Федерации.	береговые пункты диспетчерского регулирования движением судов на внутренних водных путях Российской Федерации, осуществляемого организациями, подведомственными Федеральному агентству морского и речного транспорта.

	<p>а соответственно, и эксплуатация береговых пунктов для выполнения возложенных функций осуществляется бассейновыми администрациями. Таким образом, к ОТИ по смыслу пп. «и» п. 5 ст. 1 ФЗ-16 отнесены только пункты диспетчерского регулирования администраций бассейнов внутренних водных путей, а пункты контроля за движением судов, находящиеся в структуре судоходных компаний, выведены из-под регулирования законодательства о транспортной безопасности.</p>			
<p>21.</p>	<p>Большие финансовые затраты на привлечение ПТБ для защиты ОТИ IV категории.</p>	<p>Учитывая, что требованиями ПП РФ от 08.10.2020 № 1642 оснащение ОТИ IV категории инженерно-техническими средствами ОТБ, в том числе техническими средствами досмотра, не предусмотрено, функциями ПТБ на таких объектах будут лишь охрана объекта и имущества, обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов. Такие функции могут выполнять и частные охранные организации. При этом стоимость услуг охранных</p>	<p>Пп. 3 п. 7 Требований (ПП РФ от 08.10.2020 № 1642): образовать (сформировать) и (или) привлечь для защиты ОТИ в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности ОТИ (далее – план обеспечения безопасности объекта) ПТБ, включающее в себя работников, оснащенных переносными средствами видеонаблюдения, ручными средствами досмотра (металлодетекторами, газоанализаторами паров взрывчатых веществ),</p>	<p>Изложить в редакции: «образовать (сформировать) и (или) привлечь для защиты ОТИ I, II, III категории ПТБ, включающие в себя работников, оснащенных переносными средствами видеонаблюдения, ручными средствами досмотра (металлодетекторами, газоанализаторами паров взрывчатых веществ), специально оснащенные мобильные группы быстрого реагирования, круглосуточно выполняющие задачи по</p>

	<p>организаций существенно ниже стоимости услуг ПТБ.</p> <p>На автовокзалах и автостанциях отсутствуют воздушные и надводные части ЗТБ, в связи с чем целесообразно из подпункта исключить их упоминание.</p>	<p>специально оснащенные мобильные группы быстрого реагирования, круглосуточно выполняющие задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение АНВ в ЗТБ ОТИ, его наземной, подземной, воздушной, надводной частях, для которых в соответствии с настоящим документом устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных (далее – зона транспортной безопасности ОТИ), и (или) на критических элементах ОТИ, включающих строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ, совершение АНВ в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования ОТИ и (или) возникновению чрезвычайных ситуаций (далее – критические элементы ОТИ), а также по реагированию на нарушения</p>	<p>реагированию на подготовку совершения или совершение АНВ в ЗТБ ОТИ, его наземной, подземной частях, для которых в соответствии с настоящим документом устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных (далее – зона транспортной безопасности ОТИ), и (или) на критических элементах ОТИ, включающих строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ, совершение АНВ в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования ОТИ и (или) возникновению чрезвычайных ситуаций (далее – критические элементы ОТИ), а также по реагированию на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов.</p>	<p>реагированию на подготовку совершения или совершение АНВ в ЗТБ ОТИ, его наземной, подземной частях, для которых в соответствии с настоящим документом устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных (далее – зона транспортной безопасности ОТИ), и (или) на критических элементах ОТИ, включающих строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ, совершение АНВ в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования ОТИ и (или) возникновению чрезвычайных ситуаций (далее – критические элементы ОТИ), а также по реагированию на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов.</p>
--	---	--	---	---

			внутриобъектового и пропускного режимов.	
22.	Излишнее требование аб. 29 пп. 10 п. 7 ПП РФ от 08.10.2020 № 1642.	Автовокзалы и автостанции не являются режимными объектами, подлежащими государственной охране. На период согласования постоянных пропусков будут выдаваться разовые пропуска, выдача которых не требует согласования.	Абз. 29 пп. 10 п. 7: порядок согласования выдачи постоянных пропусков с уполномоченными подразделениями органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел и уведомления уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел о выдаче разовых пропусков.	Исключить аб. 29 пп. 10 п. 7 ПП РФ от 08.10.2020 № 1642.
23.	Осмотр перед выходом ТС на маршрут и по прибытии с маршрута проводится в автобусных парках без пассажиров. Парки не являются ОТИ. Их охрану и осмотр ТС осуществляют, как правило, частные охранные организации, работники которых не являются силами ОТБ.	Внести изменения в пп. 1 п. 7 ПП РФ от 8 октября 2020 г. № 1640.	проводить силами обеспечения транспортной безопасности ТС осмотр ТС перед его выходом на маршрут и по прибытии с маршрута в целях выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.	проводить осмотр ТС перед его выходом на маршрут, по прибытии с маршрута и в местах технологических остановок (стоянок) в целях выявления посторонних и бесхозных предметов и веществ.
24.	См. п. 30.	Внести изменения в пп. 1 п. 10 ПП РФ от 8 октября 2020 г.	проводить осмотр ТС перед его выходом на маршрут и по	проводить осмотр ТС перед его выходом на маршрут, по

		№ 1640.	прибытии с маршрута, а также в местах технологических остановок (стоянок) силами обеспечения транспортной безопасности ТС в целях выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.	прибытии с маршрута и в местах технологических остановок (стоянок) в целях выявления посторонних и бесхозных предметов и веществ.
25.	Если ТС не используется в какой-либо период суток, обеспечивать непрерывное круглосуточное функционирование технических средств нецелесообразно и в отдельных случаях опасно.	Внести изменения в пп. 4 п. 7 ПП РФ от 8 октября 2020 г. № 1640.	обеспечить непрерывное круглосуточное функционирование технических средств.	обеспечить непрерывное функционирование технических средств с момента выхода на маршрут до прибытия с маршрута.
26.	См. п. 31.	Внести изменения в пп. 3 п. 10 ПП РФ от 8 октября 2020 г. № 1640.	обеспечить непрерывное круглосуточное функционирование технических средств обеспечения транспортной безопасности.	обеспечить непрерывное функционирование технических средств с момента выхода на маршрут до прибытия с маршрута.
27.	Так как перечень, предусмотренный пп. 10 п. 7 ПП РФ от 21.12.2020 № 2201, является приложением к плану ОТБ, то в случае изменения штатного расписания, увольнения сотрудников сторонних организаций у СТИ возникает обязанность по внесению изменений в план	Исключить из пп. 10 п. 7 ПП РФ от 21.12.2020 № 2201 обязанность по разработке и утверждению перечня штатных должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на законных основаниях деятельность в	-	-

	ОТБ, что создает финансовую нагрузку.	технологическом секторе зоны транспортной безопасности ОТИ и (или) на критических элементах ОТИ, за исключением уполномоченных подразделений федеральных органов исполнительной власти (при наличии таких юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей).		
28	Отсутствие машиносчитываемой части для биометрической идентификации не снижает уровень защищенности, но влечет значительные финансовые затраты.	Исключить пп. «д» п. 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.

Список сокращений:

АНВ – акт незаконного вмешательства

ОТБ – обеспечение транспортной безопасности

ЗТБ – зона транспортной безопасности

ОТИ – объекты транспортной инфраструктуры

ТС – транспортные средства

ПТБ – подразделение транспортной безопасности

СТИ – субъект транспортной инфраструктуры

ПП РФ – Постановление Правительства Российской Федерации

ПУОТБ – пункт управления обеспечением транспортной безопасности

ОИВТ – объекты инфраструктуры внеуличного транспорта

ФЗ-16 – Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»

КПП – контрольно-пропускной пункт

КИИ – критическая информационная инфраструктура