



VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ  
**БЕЗОПАСНОСТЬ  
НА ТРАНСПОРТЕ**

**ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ  
РЕЗОЛЮЦИЯ**

— ПРОЕКТ —

2018 г.

## **ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ VIII МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»**

30 мая – 1 июня 2018 года в Санкт-Петербурге состоялся VIII Международный форум «Безопасность на транспорте», организованный Автономной некоммерческой организацией «Общественный форум «Безопасность на транспорте».

Мероприятие прошло при поддержке и участии Государственной Думы ФС РФ, Министерства транспорта РФ, МВД России, МЧС России, ФСБ России, Ространснадзора, Росморречфлот, Росжелдора, Росатодора, ОАО «РЖД», других профильных ведомств и региональных органов власти, а также коммерческих и общественных организаций, СМИ. В мероприятии приняли участие более 500 делегатов из 42 регионов России и 6 иностранных государств.

Цель форума - выработка эффективных решений в области обеспечения комплексной безопасности транспортной системы России.

Деловая программа форума прошла по двум ключевым направлениям: обеспечение транспортной безопасности и борьба с терроризмом; обеспечение безопасности на транспорте, безаварийного движения и безопасной эксплуатации транспортных средств.

Пленарное заседание форума открыл председатель Общественного совета АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте», заместитель председателя Комитета по безопасности и противодействию коррупции Государственной Думы ФС РФ А.Б. Выборный, который отметил, что форум поднимает самые актуальные темы в области безопасности на транспорте и особо подчеркнул, что это единственное в России отраслевое мероприятие, по итогам которого формируется экспертная резолюция.

В дискуссиях форума с докладами выступили представители органов власти, формирующие политику в области комплексной безопасности на транспорте: Н.Ю. Захряпин, заместитель Министра транспорта РФ, А.С. Старовойтов, член Комитета ГД ФС РФ по транспорту и строительству, С.Г. Васильев, заместитель руководителя Ространснадзора, Ш.Н. Шайдуллин, заместитель генерального директора – начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД», А.В. Бревнов, заместитель начальника Главного управления на транспорте МВД России и другие представители профильных ведомств.

Особое внимание в работе форума было уделено обеспечению транспортной безопасности в России, в том числе проблемам реализации 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности», аспектам аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и деятельности подразделений транспортной безопасности, вопросам сертификации инженерно-технических средства обеспечения транспортной безопасности, а также перспективам снижения издержек субъектов транспортной отрасли на выполнение нормативно-правовых требований в области обеспечения транспортной безопасности.

Кроме того, в рамках деловой программы форума прошли секции, посвященные роли человеческого фактора в обеспечении безопасности на транспорте, развитию интеллектуальных транспортных систем и безопасности дорожного движения, а также информационным технологиям и кибербезопасности транспортной отрасли.

В рамках форума прошла конференция «Чемпионат мира по футболу FIFA в России: Как будет обеспечена безопасность на транспорте», где была дана общая оценка готовности транспортной инфраструктуры российских регионов к обеспечению безопасности в период проведения мундиала.

На полях форума прошло публичное обсуждение результатов правоприменительной практики территориальных органов Ространснадзора по СЗФО за первый квартал 2018 года. Особо внимание было уделено внедрению риск-ориентированного подхода, который подразумевает дифференциацию интенсивности проверок хозяйствующих субъектов в зависимости от риска причинения вреда.

В третий день форума, 1 июня, участники мероприятия посетили международный аэропорт Пулково и пассажирский порт «Морской фасад» - важнейшие объекты транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

На площадке форума прошло второе заседание Общественного совета АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте» под председательством А.Б. Выборного. Был представлен отчет за 2017 год. Так, итоговая резолюция за отчетный период собрала более 300 предложений. Резолюцию поддержали 85 субъектов РФ, а 33 региона направили свои предложения в итоговый документ. 57 инициатив, поданных в Резолюцию, были поддержаны или реализуются в настоящий момент, часть предложений согласно ответам федеральных органов власти требуют дополнительной проработки. Всего Резолюция – 2017 была рассмотрена 21 органом федеральной власти.

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

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

В проект резолюции вошли 173 предложений от 54 инициаторов от органов власти, бизнеса, науки, образования и некоммерческих организаций.

Проект Резолюции направляется в субъекты Российской Федерации для рассмотрения и внесения предложений.

Итоговая Резолюция будет направлена для работы в Государственную Думу ФС РФ, Министерство транспорта РФ и другие профильные федеральные органы власти.

## ОГЛАВЛЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ

<b>1. Законодательное регулирование и государственная политика в области обеспечения комплексной безопасности на транспорте</b> .....	4
<b>2. Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности. Совершенствование деятельности подразделений транспортной безопасности.</b> .....	10
<b>3. Транспортная (авиационная) безопасность и безопасность полетов</b>	
Транспортная (авиационная) безопасность .....	19
Безопасность полетов .....	26
<b>4. Обеспечение комплексной безопасности железнодорожного транспорта</b>	
Транспортная безопасность железнодорожного транспорта и метрополитена.....	30
Безопасная эксплуатация железнодорожного транспорта .....	32
<b>5. Обеспечение безопасности на водном транспорте</b>	
Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта .....	34
Обеспечение безопасности судоходства.....	43
<b>6. Обеспечение безопасности автомобильного транспорта и дорожного движения</b>	
Транспортная безопасность автомобильного транспорта.....	46
Обеспечение безопасности дорожного движения .....	50
<b>7. Нормативно-правовое регулирование и совершенствование инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности</b> .....	59
<b>8. Цифровые технологии в обеспечении безопасности на транспорте, обеспечение информационной и кибербезопасности транспортной отрасли</b> .....	66
<b>Список инициаторов</b> .....	68

## **1. Законодательное регулирование и государственная политика в области обеспечения комплексной безопасности на транспорте**

1.1. Комитету Государственной Думы ФС РФ по транспорту и строительству, Комитету Государственной Думы ФС РФ по безопасности и противодействию коррупции, Министерству транспорта России предлагается поддержать принятие проектов федеральных законов, предлагаемых к рассмотрению Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации в период весенней сессии 2018 года:

1.1.1. N 388289-7 «О внесении изменений в статью 12.3 Федерального закона «О транспортной безопасности» (о праве подразделений транспортной безопасности на приобретение, хранение и использование гражданского оружия самообороны);

1.1.2. N 290675-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части повышения уровня безопасности дорожного движения (об аудите безопасности дорожного движения)», внесенный Правительством Российской Федерации;

1.1.3. № 262341-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек», внесенный Правительством Российской Федерации;

1.1.4. N 183830-7 «О внесении изменений в статью 21 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об оборудовании железнодорожных переездов комплексами фото- и видеофиксации).

1.2. Евразийской экономической комиссии в целях обеспечения безопасности транспортного сообщения в ЕАЭС предлагается:

1.2.1. Отметить целесообразность проработки вопросов интеграции в области обеспечения транспортной безопасности в Евразийском Экономическом союзе;

1.2.2. Проработать вопрос участия в работе IX Международного форума «Безопасность на транспорте» представителей уполномоченных органов государств-членов Евразийского экономического союза в области обеспечения транспортной безопасности.

1.3. Министерству транспорта РФ предлагается инициировать внесение изменений в Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», предусматривающие обязательное лицензирование транспортно-экспедиционных компаний.

1.4. Министерству транспорта РФ совместно с Федеральной службой войск национальной гвардии РФ предлагается выполнить требования Постановления Правительства РФ от 15 ноября 2014 г. N 1209 г. "О специальных средствах, видах, типах и моделях служебного огнестрельного оружия, патронов к нему и нормах обеспечения ими работников подразделений транспортной безопасности и об утверждении Правил приобретения, хранения, учета, ремонта и уничтожения специальных средств, используемых работниками подразделений транспортной безопасности) и принять акты, необходимые для реализации Правил, предусмотренных пунктом 1 настоящего постановления.

На сегодня не возможно получить разрешение формы РСЛа (разрешение на хранение и ношение служебного оружия) на работника подразделения транспортной безопасности так как нет документов регулирующих порядок оборота оружия.

1.5. Министерству внутренних дел РФ, Министерству транспорта РФ предлагается рассмотреть возможность более широкой пропаганды основ безопасности дорожного движения, транспортной безопасности. Включить в программу обучения водителей транспортных средств курса лекций, касающихся основам транспортной безопасности, в том числе при возникновении чрезвычайных происшествий. Рассмотреть возможность на законодательном уровне увеличить объем социальной рекламы в средствах массовой информации.

1.6. Министерству транспорта РФ предлагается рассмотреть следующие предложения к Постановлению Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» (Далее - Требования):

1.6.1. В проекте Требований (пункт 5.3) выражение «План обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры» упрощено до выражения «план объекта транспортной инфраструктуры». Такое же упрощение применено и к выражению «план обеспечения транспортной безопасности транспортного средства» до выражения «план транспортного средства» (пункт 6.3).

Такое упрощение выражения недопустимо, так как технически это абсолютно разные понятия (из разных областей). Поскольку нормативный документ устанавливает конкретные требования по обеспечению транспортной безопасности ОТИ/ТС, то в любом случае выбрасывать при упрощении выражение, определяющее суть нормативного документа и суть самого плана, а именно - «обеспечение транспортной безопасности» недопустимо. А вот выражение «объект транспортной инфраструктуры» - это собирательный образ (см. часть 5 статьи 1 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности») и в реальных планах на законных основаниях легко трансформируется в конкретное понятие (морской терминал, порт, тоннель, и т.д.). Уж если необходимо упрощение, то вполне допустимо использовать право применения сокращений для часто встречающихся выражений (понятий), например: План ОТБ или вообще ПОТБ.

1.6.2. В Требованиях предусмотрено согласование с федеральными органами исполнительной власти 4-х организационно-распорядительных документов. При этом, 3 документа согласовываются с уполномоченными территориальными подразделениями ФСБ России, МВД России и Ространснадзора, а образцы пропусков – с уполномоченными территориальными подразделениями ФСБ России, МВД России и конкретно в Федеральном агентстве морского и речного транспорта.

Предлагается рассмотреть обоснованность такого упрощения. Так как Росморречфлот на бассейнах и в регионах имеет уполномоченные подразделения в лице ФГБУ Администраций морских портов, на которые возложены куда более ответственные функции, включая обеспечение пропускных режимов в подведомственных пунктах пропуска через государственную границу. Считаем, что согласование образцов пропусков необходимо делегировать региональным Администрациям морских портов (приказом по Росморречфлоту). Это на порядок ускорит процедуру согласования образцов пропусков.

1.7. Министерству транспорта РФ предлагается внести изменения в Приказ Минтранса России от 12 апреля 2010 г. N 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (с изменениями, утвержденными приказом Минтранса РФ от 18.08.2016 г. № 245)» и изложить пункт 5 следующим образом: «Срок проведения оценки уязвимости устанавливается в публичном договоре по согласованию с заказчиком и в зависимости от категории объекта транспортной инфраструктуры и его сложности объекта транспортной, но не должен превышать 1 месяца для транспортных средств и простых объектов 4 категории, 2-х месяцев для сложных объектов 4 категории и объектов 3 категории, и 3-х месяцев для объектов 2 и 1 категории».

1.8. Министерству транспорта РФ предлагается внести изменения в Приказ Минтранса РФ от 11 февраля 2010 г. N 34 «Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» и изложить пункт 9 следующим образом: «Изменения (дополнения) вносятся в План и представляются в компетентный орган на утверждение в течение **3 месяцев** с момента:...», так как согласно постановления Правительства РФ от 16.07.2016 г. № 678 пункт 5.17 Требований – 3 месяца

1.9. Министерству внутренних дел РФ, учитывая, что текущая редакция статьи 159 УК позволяет уклоняться от уголовной ответственности лицам, которые не возвращают арендованное имущество, что создает дополнительную нагрузку на бизнес, препятствует притоку иностранного капитала, так как они не могут и не хотят работать без правовой защиты, страдает потребитель, так как риски заложены в стоимость, предлагается инициировать внесение



изменений в уголовный кодекс в виде добавления ст.159.7 «Мошенничество в сфере арендованного имущества»:

А) Мошенничество в сфере арендованного имущества, то есть хищение арендованного имущества, или приобретения прав на это имущество путем представления арендодателю или органу регистрирующему права собственности заведомо ложных и (или) недостоверных сведений, наказывается штрафом в размере до ста двадцати тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода, осужденного за период до одного года, либо обязательными работами на срок до трехсот шестидесяти часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо принудительными работами на срок до двух лет, либо арестом на срок до четырех месяцев;

Б) То же деяние, совершенное группой лиц по предварительному сговору, наказывается штрафом в размере до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода, осужденного за период до двух лет, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок до двух лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет с ограничением свободы на срок до одного года или без такового, либо лишением свободы на срок до четырех лет с ограничением свободы на срок до одного года или без такового;

В) Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные лицом с использованием своего служебного положения, а равно в крупном размере, наказываются штрафом в размере от ста тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до трех лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет с ограничением свободы на срок до двух лет или без такового, либо лишением свободы на срок до шести лет со штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев либо без такового и с ограничением свободы на срок до полутора лет либо без такового;

Г) Деяния, предусмотренные частями первой или третьей настоящей статьи, совершенные организованной группой либо в особо крупном размере, наказываются лишением свободы на срок до десяти лет со штрафом в размере до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода, осужденного за период до трех лет либо без такового и с ограничением свободы на срок до двух лет, либо без такового.

1.10. Министерству транспорта РФ предлагается рассмотреть вопрос о пересмотре частоты проведения проверок Ространснадзором в сторону уменьшения их количества и внести соответствующие изменения в 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности».

1.11. Министерству транспорта РФ в целях повышения качества проверок со стороны органов государственного контроля (надзора) и проведения времени в судах предлагается определить применительно к реальным условиям лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на ТС и избавиться от двоякого понимания и толкования статьи 10 и 11.1 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» в отношении лиц, осуществляющих надзор и контроль. Так как в соответствии со статьей 10 (Ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности) пункт 1 гласит:

Работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности, не вправе выполнять лица: .....8) не прошедшие в порядке, установленном настоящим Федеральным законом, подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности;.....

Пункт 2. Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, устанавливается Правительством Российской Федерации. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р утвержден Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, где в пункте 4 определено, что в этот перечень входит и осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности.

Возникает двоякое толкование в отношении того, уполномочены ли Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и Прокуратура РФ проводить проверки субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры?

## **2. Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности. Совершенствование деятельности подразделений транспортной безопасности.**

2.1. Министерству транспорта РФ в целях решения проблем реализации Постановления Правительства РФ от 14.09.2016 № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...» (далее — Требования) субъектами транспортной инфраструктуры, являющимися по организационно-правовой форме государственными и муниципальными унитарными предприятиями, в том числе казенными предлагается инициировать внесение в абзац второй подпункта 9 пункта 6 Требования в виде исключения упоминания о представлении договора.

В настоящий момент складывается ситуация, когда Подпунктом 3 пункта 6 Требования субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры обязаны для защиты объекта от актов незаконного вмешательства образовать (формировать) и (или) привлекать в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (далее - План) подразделения транспортной безопасности (далее - ПТБ).

Согласно абзацу второму подпункта 9 пункта 6 Требования субъекты транспортной инфраструктуры обязаны утвердить организационно распорядительные документы, в том числе положение (устав) о подразделении транспортной безопасности в случае его привлечения субъектом транспортной инфраструктуры для защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, договор, в соответствии с которым привлечено указанное подразделение транспортной безопасности, которые прилагаются к Плану. Утверждение Плана без приложения перечисленных документов невозможно.

Привлечение подразделений транспортной безопасности осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Однако без утвержденного Плана невозможно сформировать корректное техническое задание на отбор ПТБ и, соответственно, провести данный отбор.

Таким образом, складывается ситуация когда План невозможно утвердить без привлечения ПТБ, а провести отбор ПТБ (для заключения договора) невозможно без утвержденного Плана.

2.2. Министерству транспорта РФ предлагается инициировать внесение изменений в 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности», наделив подразделения транспортной безопасности полномочиями по задержанию правонарушителей и доставлению их в отделы полиции.

2.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе войск национальной гвардии РФ в целях решения проблем аттестации сил транспортной безопасности и групп быстрого реагирования (ГБР) предлагается решить вопрос об автоматической аттестации сил Росгвардии, транспортной полиции, других силовых ведомств как подразделений транспортной безопасности, для того, что на объектах, где уже находятся эти силы или ГБР, или на объектах, заключивших договоры об охране или о взаимодействии с этими организациями, можно было использовать их при охране ОТБ или вместо своей ГБР.

В данный момент создается парадоксальная ситуация – на объекте располагается линейный отдел МВД России на транспорте, со своей ГБР, а объект должен создавать свою ГБР из своих сотрудников, не подготовленных в той степени, как полиция, и не имеющих право носить и хранить оружие.

2.4. Министерству транспорта РФ, Федеральной службе войск национальной гвардии РФ, Министерству внутренних дел РФ, ФСБ России, предлагается проработать вопрос об исключении противоречивости и дwoякости трактовок норм 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» и ФЗ от 11.03.1992 г. N 2487-I «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» в части подразделений транспортной безопасности и частных охранных предприятий и закрепить возможность ЧОПам осуществлять функции ПТБ.

В настоящий момент наблюдается несогласованность и расплывчивость законодательства в части обеспечения транспортной безопасности частными охранными предприятиями. Явного запрета нет. Однако, существует фактически запретительная, позиция Росгвардии в отношении приобретения ЧОПами статуса ПТБ. Необходимо урегулирование данного вопроса путем внесения прямых норм в Федеральные законы «О транспортной безопасности» и «О частной детективной и охранной деятельности».

2.5. Министерству транспорта РФ предлагается рассмотреть вопрос наделения подразделений транспортной безопасности правовым статусом субъекта противодействия терроризму.

2.6. Министерству транспорта РФ предлагается рассмотреть в отношении «Правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» (Постановление Правительства РФ № 172) следующие проблемные вопросы:

2.6.1. Понятие «Проверка», предусмотренная п. 10 Правил, её критерии, объём и результат Правилами и иными нормативными документами не определены;

2.6.2. Из правил не ясно, чем отличаются проверки, предусмотренные п.п. 10 и 11 Правил, друг от друга. Пункт 10 и пп. а) п.12 Правил содержат идентичные по смыслу положения: проверка документов, указанных в пункте 9 настоящих Правил; в итоге получается, что в отношении отдельных категорий лиц проверка документов, указанных в пункте 9 настоящих Правил, должна проводиться дважды, причем в обоих случаях, в чем конкретно заключается проверка, непонятно;

2.6.3. Нет четко обозначенного требования - должен ли орган аттестации в ходе проверки документов сверять сведения, содержащиеся в анкете аттестуемого лица, с копиями документов, прилагаемых к заявлению на аттестацию;

2.6.4. Документы, предусмотренные п.п. 6-9 «Перечня документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в орган аттестации...» не являются приложением к анкете, нормы, предусматривающие заполнение анкеты на основании документов, предусмотренных п.п. 6-9 «Перечня...» в Приказе Минтранса России от 03.11.2015 № 325 отсутствуют;

2.6.5. Орган аттестации не имеет объективной возможности проверить на основании поданных документов сведения, содержащиеся в 9 пунктах анкеты (п.п. 2, 4, 7, 10, 11, 12, 15, 16, 17), т.е. орган аттестации может проверить лишь часть изложенных в анкете сведений, остальные принимаются им без проверки; кроме того, в соответствии с ч. 1.1. ст. 10 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» проверка

сведений, указанных в части 1 ст. 10 Закона, в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проводится субъектами транспортной инфраструктуры, таким образом, поступающие в орган аттестации сведения в отношении аттестуемых лиц субъекта транспортной безопасности уже проверены в установленном Законом порядке;

2.6.6. Требование о представлении в орган аттестации документов, предусмотренных п.п. 7, 8 «Перечня...» (копия трудовой книжки, копия документов об образовании) избыточно, указанные документы и сведения, содержащиеся в них, никакого влияния на принятие решения органом аттестации о допуске аттестуемого лица к прохождению проверок, предусмотренных п.п. 23 - 27 Правил, не оказывают, кроме того, сведения о трудовой деятельности и об образовании, достоверность которых удостоверена кадровым органом заявителя, содержатся в анкете (п. 4 Перечня № 1);

2.6.7. С учетом специфики задач, возлагаемых на сотрудников сил ОТБ, логики реализации требований, а также существующей неутешительной статистики прохождения аттестации, внести изменение в Порядок осуществления проверки знаний, умений и навыков в целях аттестации сил ОТБ в виде дополнительного требования – наличие предварительной подготовки по программам повышения квалификации сил обеспечения транспортной безопасности.

2.7. Министерству транспорта РФ предлагается в отношении процедуры аттестации сил обеспечения транспортной безопасности рассмотреть следующие вопросы:

2.7.1. На этапе психофизиологического обследования аттестуемого в состав психометрических тестов предлагается включить критерии оценки соответствия личностных качеств аттестуемых лиц требованиям установленным Приказом Министерства транспорта России от 21.07.2014г. №231;

2.7.2. В соответствии с существующими требованиями процедура аттестации предусмотрена только по одной категории сил обеспечения транспортной

безопасности, однако, в некоторых случаях, для эффективного использования сил ОТБ необходим допуск сотрудников к различным видам деятельности. В настоящий момент, для решения этой задачи должны быть проведены две аттестации с подготовкой полного комплекта документов для допуска к каждой аттестации, кроме того, в отношении одного аттестуемого психофизиологическое обследование должно проводиться дважды, данные требования на порядок увеличивают сроки аттестации, что ведет к отрыву работников от профессиональной деятельности, а также к возрастанию финансовых затрат предприятия;

2.7.3. Работы, связанные с обслуживанием технических средств обеспечения транспортной безопасности, поддержанием их в работоспособном состоянии, как правило, выполняются работниками сторонней (подрядной) организации. Очевидно, что эти работы обеспечивают реализацию планов обеспечения транспортной безопасности (т.е. входят в «Перечень работ непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности»), и к сотрудникам, выполняющим такую работу, должны применяться требования Ст.10, 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности», т.е. они должны пройти подготовку и аттестацию;

2.7.4. Современные формы обучения использующие интернет-технологии, различные дистанционные образовательные методы облегчают задачу реализации профессиональной подготовки и повышения квалификации соответствующих специалистов, но в тоже время, учитывая уровень ответственности и специфики некоторых видов деятельности, таких как проведение досмотра, наблюдение и собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности предполагается, что есть очевидная необходимость обязательного проведения очных практических занятий с этими категориями специалистов.

2.8. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования процедуры аттестации предлагается рассмотреть следующее предложение:

Работники подразделений транспортной безопасности следующих категорий:

- а. Включенные в состав ГБР
- б. Осуществляющие досмотр и дополнительный досмотр.

- в. Осуществляющий наблюдение и собеседование.
- г. Осуществляющий управление ТСО.

Данные работники должны проходить аттестацию один раз на одном из видов транспорта, учитывая, что все указанные работники выполняют идентичную работу по специфике. После прохождения аттестации в одном из органов аттестации дать возможность подразделению транспортной безопасности обратиться в течение 10-15 дней в любое из агентств Минтранса России (Росавтодор, Росморречфлот, Росавиацию, Росжелдор) предоставить все документы необходимые для прохождения аттестации и приложить свидетельство об аттестации которое имеется, дать возможность получить такое свидетельства об аттестации на различные виды транспорта. Учитывая, что информация уже на человека прошедшего аттестацию имеется в системе ЕГИС ОТБ.

Тем самым получится убрать необходимость проходить всю аналогичную процедуру по аттестации в других агентствах по видам транспорта.

2.9. Министерству транспорта РФ предлагается инициировать внесение изменений в пункт 20 Правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 № 172 в части увеличения срока проведения аттестации с 10 рабочих дней до 25 рабочих дней.

2.10. Министерству транспорта РФ в целях выполнения обязанностей государства по защите прав аттестуемых лиц предлагается в действующий текст Постановления Правительства РФ от 26.02.2015г. №172 внести соответствующие уточнения и корректировки. Например, из абз.2, пункта 23 исключить один из терминов «валидность» или «надёжность», поскольку по сути это синонимы.

При подготовке новой редакции предлагается в качестве прототипов взять Постановление Правительства РФ от 24.10.2014г. №1097(ред.от 23.03.2017г.) «...Правила проведения экзаменов на право управления Т/С и выдачи В/У» или (и) приложение № 6 к Постановления Правительства Российской Федерации от 14.08.1992г.№587 (ред.от25.07.2017г.) «Правила сдачи квалификационного экзамена».

Постановление Правительства РФ от 26.02.2015г. №172 «О порядке аттестации СОТБ» (вместе с «Правилами аттестации СОТБ») имеет серьёзную



правовые пробелы в вопросах, встречающихся на практике. Например, гражданин не явился на назначенную проверку ЛК или УФП, или ЗУН, какие правовые последствия далее следуют? (при этом причины неявки могут быть как уважительными, так и неуважительными. Правила аттестации такой вопрос не рассматривают. Аналогичная ситуация складывается в случае установления несоответствия ЛК и УФП, Правила в этой ситуации, по умолчанию, «требуют» не допускать к последующей проверке... НО, вопрос передачи со 2-й или последующих попыток никак не оговаривается. Даже при установлении несоответствия ЗУН, Правила не оговаривают порядок и сроки повторной аттестации.

2.11. Министерству транспорта РФ предлагается рассмотреть вопрос об усилении участия профильных Вузов в подготовке персонала в области транспортной безопасности, либо передать все работы по подготовке в Вузы, так как в настоящее время наблюдается низкий уровень требований, предъявляемых к персоналу и низкий уровень квалификации, отчасти предопределённый несовершенством программ подготовки, предполагающих дистанционное обучение (натаскивание на ответы на типовые вопросы).

2.12. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования подготовки сил ОТБ предлагается:

2.12.1. Рекомендовать руководителям подразделений транспортной безопасности разъяснять своим работникам требования законодательства Российской Федерации по вопросам обязательной подготовки сил ОТБ, мотивировать работников, прошедших курсы повышения квалификации и аттестацию сил ОТБ;

2.12.2. Рекомендовать компетентным органам в области обеспечения транспортной безопасности, органам аттестации и аттестующим организациям осуществлять проверку знаний, умений и навыков в целях аттестации сил ОТБ после прохождения работниками обучения по транспортной безопасности.

2.13. Министерству транспорта РФ совместно с Министерством просвещения РФ и Министерством науки и высшего образования РФ в целях решения проблемного для подразделений транспортной безопасности требования законодательства Российской Федерации о допуске к освоению программ

повышения квалификации лиц, имеющих и (или) получающих среднее профессиональное и (или) высшее образование предлагается:

2.13.1. Внести категории сил ОТБ, указанных в Постановлении Правительства РФ от 26.02.2015 № 172, в приказ Минобрнауки от 2.07.2013 № 513 «Об утверждении Перечня профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение» с указанием присваиваемой по соответствующим профессиям рабочих, должностям служащих квалификации (далее – Перечень профессий).

Включение категорий сил ОТБ в Перечень профессий даст юридические основания Минтрансу России для утверждения типовых основных программ профессионального обучения работников сил ОТБ. Кроме того, согласно части 1 статьи 73 федерального закона Российской Федерации от 29.12.2012 № 273-ФЗ, профессиональное обучение позволит проводить подготовку в качестве сил ОТБ работников, не имеющих среднего профессионального и (или) высшего образования, приобретение ими профессиональной компетенции, получение категорий по профессии рабочего без изменения уровня образования.

**Предложения по включению категорий сил ОТБ в Перечень профессий рабочих и должностей служащих. Таблица.**

<b>ПРОФЕССИИ РАБОЧИХ</b>	<b>ДОЛЖНОСТИ СЛУЖАЩИХ</b>
<b>Профессия «Транспортная безопасность»</b>	<b>Специальность «Обеспечение транспортной безопасности»</b>
Квалификация - работник субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, руководящий выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. Разряды 2-6.	Директор по транспортной безопасности. Квалификация – инженер по транспортной безопасности.
Квалификация - работник подразделения транспортной безопасности, включенный в состав группы быстрого реагирования. Разряды 2-6.	Заместитель руководителя субъекта транспортной инфраструктуры по транспортной безопасности. Квалификация – инженер по транспортной безопасности.
Квалификация - работник подразделения транспортной безопасности, осуществляющий досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности. Разряды 2-6.	Начальник службы (отдела) транспортной безопасности. Квалификация – инженер по транспортной безопасности.
Квалификация - работник подразделения транспортной безопасности, осуществляющий наблюдение и (или) собеседование в целях	Ведущий специалист службы (отдела) транспортной безопасности. Квалификация – техник по транспортной

обеспечения транспортной безопасности. Разряды 2-6.	безопасности.
Квалификация - работник субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, управляющий техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. Разряды 2-6.	Специалист службы (отдела) транспортной безопасности. Квалификация – техник по транспортной безопасности.
Квалификация - работник субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, выполняющий работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности. Разряды 2-6.	

2.13.2. Министерству транспорта РФ предлагается инициировать внесение дополнений в постановление Правительства РФ от 31.10.2002 № 787 «Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и служащих», содержащий должностные обязанности и требования, предъявляемые к уровню знаний и квалификации рабочих, руководителей, специалистов и служащих.

2.14. Министерству транспорта РФ предлагается рекомендовать следующие возможности использования тренажеров для подготовки сил ОТБ:

2.14.1. Проведение практических занятий – с использованием автоматизированных учебно-тренировочных тренажеров (например, симуляторов рентгенотелевизионных установок);

2.14.2. Проведение теоретических (ответы на тесты по нормативной правовой базе) и практических занятий (выявлению и распознаванию оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств) – с применением тренажеров на базе аппаратно-программного комплекса.

2.15. Министерству транспорта РФ предлагается согласовать с Министерством здравоохранения РФ в целях решения проблем, возникающих при сборе и подготовке работниками подразделений транспортной безопасности документов, предусмотренных приказом Минтранса России от 3.11.2015 № 325 в случае прохождения повторной проверки знаний, умений и навыков следующее:

2.15.1. Определить срок действия медицинских справок как 1 год со дня их выдачи;

2.15.2. Форму медицинских справок (заключений).

### 3. Транспортная (авиационная) безопасность и безопасность полетов

#### *Транспортная (авиационная) безопасность*

3.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях решения проблем, связанных с реализацией требований по обеспечению транспортной безопасности и для значительной экономии денежных средств предлагается рассмотреть возможность внесения в проект Постановления Правительства РФ «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» отдельной статьи предположительно такого содержания:

3.1.1. На объектах систем навигации и управления движением транспортных средств находящихся на контролируемой территории зоны транспортной безопасности аэропортов и имеющих категорию равную или ниже, организовывать посты, КПП для обнаружения предметов и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности, ее часть и на критические элементы ОТИ на границах зоны транспортной безопасности ОТИ и (или) ее части, а также проведение досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности требование является **рекомендательным**;

3.1.2. Если планами ОТБ на ОТИ систем навигации и управления движением транспортных средств находящихся на контролируемой территории зоны транспортной безопасности аэропортов не предусмотрено оборудование собственных постов, КПП, то для порядка организации пропускного режима и проведения мероприятий по досмотру, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности должен быть заключен контракт на оказание таких услуг между субъектами.

Так, например, по результатам инспекционной проверки УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора в части соблюдения законодательства РФ в области обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте выявлены ряд нарушений обязательных требований правовых актов в частности не выполнение требований ст.10.6 и ст.14.5 приказа Минтранс России от

08.02.2011 №40 в отношении объектов ОТИ 2,3 категорий обеспечить необходимый количественный и качественный состав, а также схему размещения технических систем и средств досмотра для досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в перевозочный и технологический сектор зоны транспортной безопасности у всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) в них физических лиц (т.е. необходимо организовать КПП).

В утвержденных компетентным органом Планах ОТБ организация таких КПП не предусмотрено, так как объекты находятся на территории контролируемой зоны транспортной безопасности аэропортов. Мероприятия по досмотру осуществляются подразделениями ТБ аэропортов на основании договоров и соглашений.

Основная причина невозможности организации собственных КПП - это ограниченное пространство. Из-за такого расположения категорированных объектов практически не предоставляется возможным оборудовать и разместить технические системы и средства досмотра в пределах границ зоны транспортной безопасности. Даже если провести дополнительную ОУ и изменить границы ЗТБ, эту проблему не решить. Например: ОТИ «КДП Вышка аэропорта Пулково» - на входе узкая крутая лестница, где не то что организовать пост, два человека еле расходятся. Перед входом оборудовать КПП, так же не возможно, так как это уже территория другого собственника. Некоторые объекты ОТИ находятся в зданиях категорированного объекта на правах аренды т.е. категорированный объект одного субъекта находится в категорированном здании ОТИ другого субъекта.

Основная причина невозможности организации собственных КПП - это ограниченное пространство. Из-за такого расположения категорированных объектов практически не предоставляется возможным оборудовать и разместить технические системы и средства досмотра в пределах границ зоны транспортной безопасности.

3.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается сформировать, единые стандарты, руководящие документы, меры по защите деятельности транспортного комплекса в области гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, исключая двойное регулирование, а также избыточные и нецелесообразные финансовые затраты организаций в этой сфере.

В настоящее время обеспечение безопасности воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства осуществляется двумя параллельными системами - обеспечения авиационной и транспортной безопасности.

Нормативная база только в области обеспечения авиационной безопасности насчитывает более 30 нормативно-правовых актов: от Федеральных законов до приказов Минтранса РФ.

В то же время продолжает активно формироваться нормативно-правовая база системы обеспечения транспортной безопасности, которая по определению и целям совпадает с авиационной безопасностью - как защита от актов незаконного вмешательства транспортного комплекса в области гражданской авиации. И аэропорты вынуждены создавать дублирующую нормативно-распорядительную документацию, осуществлять тождественные мероприятия, нести колоссальные расходы по обеспечению безопасности воздушного транспорта. Такие затраты временных, финансовых и кадровых ресурсов не могут негативным образом не сказаться на результатах финансовой деятельности аэропортов, основной целью которых, как коммерческих организаций, в соответствии с гражданским законодательством является получение прибыли.

3.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях решения проблемы выполнения аэропортами требований законодательства об организации деятельности по выявлению и обнаружению опасных химических и биологических факторов в целях обеспечения транспортной безопасности предлагается определить требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности, предназначенным для обнаружения и распознавания в ходе проведения досмотра опасных химических элементов и биологических агентов, включенных в перечни, утвержденные приказом Минтранса № 227, а также обучение и подготовка персонала к досмотру по выявлению, распознаванию и идентификации опасных химических и биологических веществ.

Приказом Минтранса от 23.07.2015 № 227 утверждены Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности".

Данными правилами определены Перечни предметов и веществ, содержащих опасные химические элементы и биологические агенты, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть.

Как показывает практика, в ходе проверки субъектов транспортной инфраструктуры надзорные органы выписывают предписания о привлечении к административной ответственности за несоблюдение требований Приказа Минтранса № 227, в частности:

- КПП объекта транспортной инфраструктуры не оборудованы стационарными переносными техническими системами и средствами, обеспечивающими обнаружение предметов и веществ, содержащих опасные химические и биологические агенты;
- при проведении досмотра на объекте транспортной инфраструктуры не производится обследование объектов с применением средств, обеспечивающих выявление указанных опасных предметов и веществ и не контролируется допуск таких веществ в зону транспортной безопасности.

Организациями гражданской авиации неоднократно поднимался вопрос о невозможности выполнения данных правил ввиду того, что

- отсутствует перечень сертифицированных технических средств досмотра и оборудования, позволяющих обнаруживать опасные химические и биологические агенты из Перечней;
- отсутствуют требования к квалификации по этому профилю работников подразделений транспортной безопасности и программам их обучения.

С момента утверждения правил досмотра Приказом Минтранса № 227 и по настоящий момент указанная проблема не нашла разрешения.

На обращения аэропортов с вопросом об определении технических средств, обеспечивающих обнаружение опасных веществ, органы власти (Минтранс России, Минпромторг России, Роспотребнадзор) предоставляют формальные ответы, в которых, ссылаясь на отсутствие компетенции, фактически перенаправляют заявителя друг к другу.

Таким образом, на сегодняшний день сложилась безвыходная ситуация: существуют нормативные требования, которые априори исполнить невозможно, но за неисполнение которых аэропорты привлекаются к административной ответственности в виде штрафа.

3.4. Министерству транспорта РФ, Федеральной службе войск национальной гвардии РФ инициировать принятие решения о передаче функций по охране аэродромов Росгвардии.

3.5. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях решения проблемы финансирования мероприятий по

транспортной безопасности предлагается решить вопрос о софинансировании государством проводимых аэропортами обязательных мероприятий по транспортной безопасности так как расчет ставок сбора за обеспечение авиационной безопасности установлен до появления требований по обеспечению транспортной безопасности и не предусматривают возмещения затрат на реализацию этих требований (таких как подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности и т.д.).

3.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается определить необходимость оснащения САБ оружием и внести соответствующие изменения в законодательные акты, устраняющие данную неопределенность, так как Федеральными авиационными правилами «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденными Приказом Минтранса РФ от 28.11.2005 № 142, закреплено, что САБ аэропортов являются службами с особыми уставными задачами и оснащаются служебным оружием и специальными средствами в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Федеральным законом «Об оружии» от 13.12.1996 N 150-ФЗ предусмотрено, что право на приобретение оружия на территории Российской Федерации имеют юридические лица с особыми уставными задачами (ст. 10).

Кроме того, с 01.01.2018 г. из Воздушного кодекса РФ исключено условие о том, что САБ аэропортов являются службами с особыми уставными задачами, что с учетом диспозиции ст. 10 закона «Об оружии» вообще ставит под сомнение правомерность требования об оснащении САБ оружием.

3.7. Комитету Государственной Думе ФС РФ по транспорту и строительству, Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы предлагается пересмотреть на законодательном уровне концепцию механического включения авиационной безопасности в транспортную безопасность. Для эффективного обеспечения безопасности воздушных перевозок ФЗ-16 «О транспортной безопасности» должен быть гармонизирован с нормами международного и российского воздушного права.

3.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается инициировать внесение изменений в 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности», а именно:



3.8.1. Пункт 9. Программой авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия), предусмотренной международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, является совокупность планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств воздушного транспорта, эксплуатируемых одним субъектом транспортной инфраструктуры, которые разрабатываются с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. (часть 9 введена Федеральным законом от 03.02.2014 N 15-ФЗ).

Для Эксплуатанта (Авиакомпания) по авиационной и транспортной безопасности единым документом должна быть Программа авиационной безопасности, к которой в качестве приложений (дополнений) идут оценки уязвимости ТС по типам эксплуатируемых воздушных судов (а не по группам, так как на практике приходится разрабатывать и оценку уязвимости, и план обеспечения ТБ на каждое однотипное воздушное судно в связи с изменениями количества воздушных судов в свидетельстве Эксплуатанта). Программа полностью заменит требуемые сегодня планы обеспечения ТБ ТС, в которых идет просто «пересказ» Программы.

3.8.2. Пункт 10. План обеспечения транспортной безопасности аэропорта (аэродрома) является программой авиационной безопасности соответствующего аэропорта (аэродрома), предусмотренной международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, и разрабатывается с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. (часть 10 введена Федеральным законом от 03.02.2014 N 15-ФЗ)

Для аэропортов основным документом должен стать План обеспечения ТБ, который полностью заменит Программу. Тем более, что к нему предъявляются требования по обеспечению соответствия разделов Добавлениям «Руководства по безопасности для защиты ГА от АНВ» ИКАО.

3.9. Министерству транспорта РФ совместно с Министерством просвещения РФ и Министерством науки и высшего образования РФ в целях сокращения отсева добросовестных и грамотных специалистов в области обеспечения транспортной (авиационной) безопасности предлагается решить вопрос по обучению всех категорий работников по программам дополнительного профессионального образования по транспортной и авиационной безопасности исходя из специфики работы предприятий независимо от имеющегося образования.

В соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.09.2014 года «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» слушателями программ могут быть лица, имеющие или получающие среднее профессиональное и (или) высшее образование.

В тоже время в аэропортах Российской Федерации ещё имеется личный состав не имеющий среднего профессионального и (или) высшего образования. И в эту категорию входят, в том числе, специалисты высочайшего класса. Программы подготовки сотрудников САБ тоже являются дополнительными профессиональными. А прохождение курсов повышения квалификации является обязательным для специалистов САБ и за невыполнение этой нормы аэропортам грозят предписания и штрафы. Работодатель находится в безвыходном положении:

- не готов избавиться от грамотных специалистов;
- не может уволить таковых по трудовому законодательству.

3.10. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта при формировании требований к видеосистемам ОТБ, предназначенным к установке на воздушные суда предлагается их конкретизировать, а именно:

- сколько необходимо камер;

- технические характеристики камер: разрешение, количество кадров в секунду, угол обзора, требования по освещенности, цветная/черно-белая, требования по защищенности, формат записи;
- где устанавливать (салон, кухни, багажник и т.д.);
- требуется ли хранение записей на борту ВС, если да, то за какой промежуток времени должны оставаться записи на борту ВС;
- требуется ли передача видео с камер в кабину экипажа;
- требуется ли обеспечение доступа к трансляции или записям извне;
- куда должна направляться информация с видеокамер;
- информация должна передаваться постоянно постоянно или только в случае АНВ;

Также предлагается рассмотреть целесообразность установки видеосистем ОТБ на воздушные суда, так как выполнение указанного требования требует колоссальных финансовых затрат и распространяется лишь на российских эксплуатантов, что ставит их в неравные конкурентные возможности с зарубежными авиакомпаниями.

3.11. Федеральному агентству воздушного транспорта предлагается рассмотреть вопрос, связанный с организацией работы камер хранения в аэропортах. В настоящее время требуется осуществление досмотра вещей, сдаваемых на хранение, с применением технических средств, что дублирует входной досмотр, отвлекает силы и средства оператора аэропорта.

### *Безопасность полетов*

Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях повышения уровня безопасности полетов предлагается реализовать следующие мероприятия:

3.12. Обеспечить постоянную практику проверки выполнения принятых решений и мероприятий по безопасности полетов. Отработать систему обязательного и оперативного реагирования на рекомендации комиссий по расследованию авиационных происшествий с доведением рекомендаций до конкретных планов мероприятий с контролем сроков их исполнения.

3.13. Принимая во внимание неумещающийся 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.

3.14. С учетом положений Приложения 19, а также документов ИКАО по управлению безопасностью полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, разработать и внедрить инструктивный материал по методам оценки соответствия организаций гражданской авиации действующим требованиям, а также по разработке и утверждению/согласованию систем управления безопасностью полетов и программ подготовки летного состава эксплуатантов.

3.15. На государственном уровне внедрить и поддерживать систему добровольных сообщений и способствовать законодательному обеспечению ненаказательного (внедисциплинарного) применения такой системы и защите информации от ненадлежащего использования.

3.16. Разработать и внедрить квалификационные требования по английскому языку для членов летных экипажей, выполняющих полеты на воздушных судах, имеющих техническую документацию на английском языке, а также для персонала, осуществляющего техническое и наземное обслуживание указанных воздушных судов.

3.17. Усилить надзор за качеством работы учебных организаций и квалификацией преподавателей, проводящих тестирование авиаперсонала, с целью полного соответствия Дос ИКАО 9835 «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком».

3.18. С учетом положений документа ИКАО 10011 «Руководство по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и вывода из них» организовать и провести исследования по изучению условий потери экипажами воздушных судов пространственной ориентировки и попадания в сложное пространственное положение с выдачей практических рекомендаций по повышению безопасности полетов. По результатам работы разработать и внедрить специальный курс повышения квалификации летного состава (типа Upset Recovery), предусмотрев в нем теоретическую и практическую части. Разработать и внедрить в программы подготовки летных экипажей изучение механизмов возникновения и действия соматогравитационных иллюзий и путей их предотвращения.

3.19. При заходах на посадку по ILS, особенно при заходах по CAT II и III ИКАО, обращать внимание экипажей на соблюдение схем захода на посадку, контроль пролета контрольных точек (ТВГ (FAF), ДПРМ (LOM), БПРМ (LMM)) по дальности и высоте. Обращать внимание экипажей, что уход на

второй круг при отсутствии видимости наземных ориентиров должен начинаться не ниже установленной высоты принятия решения.

3.20. Диспетчерскому составу, при наличии технических средств, информировать экипаж о существенных отклонениях по высоте от величины, установленной схемой захода на посадку, особенно при заходах по CAT II и III ИКАО и в условиях действия процедур при низкой видимости (Low Visibility Procedure), для чего рассмотреть вопрос о внесении соответствующих дополнений в технологии работ специалистов службы УВД.

3.21. Руководителям авиакомпаний, выполняющих полеты на самолетах Boeing, провести с членами летных экипажей теоретические и практические (при необходимости) занятия по распознаванию, порядку и особенностям выполнения полетов при переходе автопилота в инерциальный режим (inertial mode) при снижении по глиссаде. Рассмотреть применимость данной рекомендации к воздушным судам других производителей.

3.22. Администрациям аэропортов совместно с органами власти проанализировать допустимость застройки территорий в непосредственной близости от аэродромов и принять соответствующие решения.

3.23. В связи с АП, связанными с состоянием здоровья членов летных экипажей, и участвовавшими случаями сокрытия авиационным персоналом имеющихся заболеваний и проведенного лечения, в целях эффективной работы системы медицинского обеспечения безопасности полетов ГА, разработать систему мер (единое информационное медицинское пространство государств-участников Соглашения), позволяющую вести централизованный учет (независимо от форм собственности лечебных учреждений) перенесенных заболеваний, операций, методов и средств лечения. Разработать системный консолидированный подход к профилактике и выявлению зависимости авиационного персонала от психоактивных веществ.

3.24. Рассмотреть вопрос скорейшей разработки и внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в отношении оборудования воздушных судов видеорегистраторами (AIR) обстановки в кабине пилотов.

3.25. Разработать и внедрить процедуру учета числа полетов и налета ВС АОН. С использованием данной информации определить текущий и приемлемый уровень безопасности полетов АОН и пути его достижения.

3.26. Разработать и внедрить процедуры, позволяющие гарантировать достаточность имеющихся навыков у пилотов, выполняющих полеты

преимущественно по ПВП, для выполнения полета только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости.

3.27. Рассмотреть вопрос о внесении в нормативные документы требований и процедур, определяющих порядок наличия на самолетах ЕЭВС при их сертификации либо естественных (тряска), либо искусственных (устройства и сигнализации) признаков о приближении к сваливанию.

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

3.29. Провести анализ целесообразности проведения работ по совершенствованию баз данных для систем спутниковой навигации (GPS, ГЛОНАСС, ...) с внесением в них ЛЭП, а также разработки и внедрению порядка и правил предоставления и опубликования данной информации, в том числе для использования производителями систем навигации.

3.30. Рассмотреть целесообразность внесения в авиационные правила изменений и дополнений, конкретизирующих безопасную высоту полета ниже нижнего (безопасного) эшелона в гражданской авиации, а также условия, при которых допускается производство полетов ниже данной высоты.

3.31. В связи с повторяющимися случаями выполнения полетов ВС АОН при отсутствии (или с истекшим сроком действия) обязательных документов (сертификат летной годности, пилотское свидетельство, медицинское заключение) рассмотреть целесообразность доработки действующих нормативных документов по контролю за деятельностью АОН для реализации механизма непрерывного мониторинга: летной годности воздушных судов и выполнении полетов пилотами эксплуатантами АОН.

3.32. Рассмотреть вопрос о разработке и утверждении порядка взаимодействия собственников посадочных площадок с уполномоченными и надзорными органами по контролю наличия у лиц, регулярно совершающих полеты с посадочных площадок, основных документов: пилотского свидетельства, медицинского сертификата и сертификата летной годности ВС.

3.33. Рассмотреть вопрос о снятии воздушных судов с государственного учета (лишен государственного и регистрационного опознавательных знаков) в случае отсутствия у данного ВС сертификата летной годности в течение определенного интервала времени.

3.34. В целях обеспечения оперативного поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих авиационное происшествие, предлагается рассмотреть целесообразность обязательного оборудования воздушных судов АОН система спутникового слежения с интеграцией в систему ОВД, возможно, вместо установки; аварийных радиомаяков.

#### **4. Обеспечение комплексной безопасности железнодорожного транспорта**

##### *Транспортная безопасность железнодорожного транспорта и метрополитена*

4.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается:

- 4.1.1. Исключить пригородный подвижной состав из числа категорированных ТС, так как эксплуатация ТС осуществляется на категорированной инфраструктуре и мероприятия по защите ТС включены в план обеспечения транспортной безопасности ОТИ. В случае невозможности исключения ТС из числа категорированных, необходимо внести коррективы в обязанности СТИ и перевозчиков с учётом особенностей технической эксплуатации ТС пригородного комплекса.

На сегодняшний день сложилась критическая ситуация в части обеспечения транспортной безопасности в пригородных поездах. Требования постановления Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 (далее – Требования) практически не реализуемы в пути следования пригородного поезда (моторвагонного подвижного состава).

Необходимо отметить, что в моторвагонном подвижном составе конструктивно не предусмотрены помещения для размещения работников подразделений транспортной безопасности.

В соответствии с подпунктом 22 пункта 5 Требований не представляется возможным оборудовать пункты управления обеспечением транспортной безопасности (далее – ПУОТБ).

В соответствии с подпунктом 27 пункта 5 Требований обеспечение круглосуточного непрерывного функционирования ПУОТБ ввиду технологических особенностей эксплуатации подвижного состава (далее – ТС).

В соответствии с подпунктом 32 пункта 5 Требований организовать пропускной и внутреобъектовый режим на ТС в пути следования не

представляется возможным, т.к. в соответствии с пунктом 1 Приложения № 6 правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждённый приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 нарушение сводного графика движения поездов не допускается.

Организация пропускного и внутреобъектового режимов непосредственно на самом транспортном средстве в пути следования повлечёт за собой сбой графика движения из-за большого количества пассажиропотока, при этом необходимо учесть, что стоянка поезда на каждой платформе (станции) в соответствии с расписанием не превышает 1 минуты. Таким образом, пропускной режим должен осуществляться непосредственно перед посадкой в состав.

В соответствии с подпунктом 33 пункта 5 Требований оснастить транспортное средство техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. На сегодняшний день оснащение ТС досмотровым оборудованием является нецелесообразной тратой денежных средств, т.к. на сегодняшний день в эксплуатации находятся ТС 2000 годов постройки (большая часть эксплуатируемого парка), на которые проектом не предусматривалась установка (дооснащение) дополнительного оборудования. На сегодняшний день установка такого оборудования в тамбур ТС может повлечь за собой угрозу безопасной посадки пассажиров.

4.1.2. Необходимо пересмотреть проведение досмотра на ТС пригородного комплекса в пути следования. Досмотровые мероприятия должны проводиться до посадки в ТС.

В соответствии с подпунктом 3 пункта 18 Требований проводить досмотр проходящих через посты на границах зоны транспортной безопасности транспортного средства. Учитывая, что подвижной состав эксплуатируется минимум в 6 вагонном исполнении, для проведения досмотровых мероприятий необходимо привлечь минимум 24 человека из числа подразделений транспортной безопасности на 1 подвижной состав. Учитывая, что в сутки по направлениям курсируют минимум 293 пары поездов в 10 вагонном исполнении, то на реализацию досмотровых мероприятий необходимо привлечь 11720 человек из числа подразделений транспортной безопасности в сутки.

4.1.3. Предлагается внести коррективы в Порядок проведения оценки уязвимости, прописав возможность проведения оценки на идентичные



группы ТС. Данные изменения позволят разрабатывать планы ОТБ на основании ранее утверждённой оценки на группы ТС исключая трату времени на распространение ОУ.

На сегодняшний день в соответствии с требованием приказа Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 оценка уязвимости проводится не на группу транспортных средств, а конкретно на транспортное средство (в нашем случае это вагон электропоезда), а затем утверждённая оценка распространяется на идентичную группу ТС. При этом на основании утверждённой оценки СТИ разрабатывает и утверждает план ОТБ сначала на ранее утверждённые группы ТС (т.е. головной прицепной, моторный вагоны), а затем дополнительно разрабатывает и утверждает планы на остальные распространённые идентичные группы ТС (просто копируя информацию с ранее утверждённых планов просто вставляя туда реестровые номера ТС на которые ОУ была распространена). Хотя разницы между головными, моторными, прицепными вагонами с ранее утверждёнными планами на группы ТС одной серии нет. На сегодняшний день распространение планов на идентичные группы ТС не предусмотрено законодательством. Фактически утверждённые планы ОТБ на 3 группы можно распространить и на остальные идентичные вагоны одной серии на примере ОУ, тем самым сократить нецелесообразный расход бумаги и электронных носителей и сэкономленное время и деньги направить на реализацию уже утвержденных планов ОТБ.

### *Безопасная эксплуатация железнодорожного транспорта*

4.2. Министерству внутренних дел РФ, Министерству транспорта РФ, ОАО «РЖД» рассмотреть возможность разработки и утверждения федеральной государственной программы, направленной на сокращение травматизма на железнодорожном транспорте и объектах железнодорожной инфраструктуры.

4.3. Министерству внутренних дел РФ, Министерству транспорта РФ, ОАО «РЖД» принимая во внимание, что непроизводительный травматизм на железной дороге в последние несколько лет приобрел массовый характер, предлагается инициировать внесение следующих изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ (далее – КоАП):

4.3.1. В статью 12.10 КоАП в части ужесточения мер за нарушения

правил движения через железнодорожные пути, а именно увеличение административного штрафа с одной тысячи рублей до десяти тысяч рублей или увеличения срока лишения права управления транспортными средствами с шести месяцев до одного года. При повторном совершении данного административного правонарушения необходимо увеличение срока лишения права управления транспортными средствами с одного года до трех лет;

4.3.2. Санкции статей 11.1 и 11.17 КоАП ужесточить размером штрафа со 100 до 1000 рублей за проход по железнодорожным путям в неустановленном месте, за посадку или высадку граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, а также переход железнодорожных путей на красный сигнал светофора.

4.4. Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству транспорта РФ предлагается на основе современных международных и национальных стандартов (МЭК, ГОСТ Р и т.п.). Федеральных Законов ФЗ №16 2007 г. «О транспортной безопасности» Закона ФЗ №69 1994 г. «О пожарной безопасности», используя методы системного анализа и физического моделирования процессов возгорания, добиться снижения влияния рисков возникновения пожаров и их пожарной опасности на метрополитенах РФ. Исследовать нелинейные составляющие, применяемые в старых и новых системах электроснабжения, других технических системах для достижения требуемого уровня пожарной безопасности обеспечивающей высокий уровень транспортной безопасности и пассажироперевозок на метрополитенах РФ. Разработать Правила пожарной безопасности метрополитенов РФ, которые будут обязательными для всех работников и служб метрополитенов, организаций и учреждений выполняющих работы или размещенных на объектах метрополитена.

## 5. Обеспечение безопасности на водном транспорте

### *Транспортная безопасность морского и внутреннего водного транспорта*

5.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта создать рабочую группу, из числа субъектов транспортной инфраструктуры (собственников морских платформ, искусственных установок и сооружений), для выработки единого решения по внесению изменений в Постановление Правительства РФ от 16.07.2016 № 678, касающегося обеспечения транспортной безопасности установок и сооружений, созданных на основе морских плавучих (передвижных) платформ, в том числе на основе плавучих (подвижных) буровых установок (платформ), эксплуатируемых и используемых во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации.

Действующее законодательство в области обеспечения транспортной безопасности, не в полной мере отражает требования по защите искусственных установок и сооружений, созданных на основе морских плавучих (передвижных) платформ. К указанной категории ОТИ применяются такие же Требования, как и к портам, хотя по сути это совершенно разные объекты, как по территории, так и по функциональному значению.

5.2. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта определить меры по включению акватории морского порта в состав объектов транспортной инфраструктуры, распространив на эту территорию требований по противодействию угрозам совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и установлению компетенции соответствующих государственных органов в этой сфере.

Не имеют четкого нормативно-правового вопросы обеспечения транспортной безопасности в акватории морского порта, поскольку их регулирование не входит в компетенцию структур, уполномоченных обеспечивать безопасность объектов портовой инфраструктуры (территориальные подразделения МВД России, ФСБ России, Федеральной таможенной службы, Роспотребнадзора, администрации морских портов).

По факту защита и обеспечение безопасности акватории порта и объектов ТЭК возложена на хозяйствующий субъект, ответственный за разработку и реализацию плана обеспечения транспортной безопасности объектов

транспортной инфраструктуры и паспортов безопасности объектов ТЭК. При этом акватория морского порта в состав указанных объектов не входит, в том числе, и акватория в полосе непосредственно примыкающей к объектам транспортной инфраструктуры причальной зоны.

Приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» акватории морских портов исключены из перечня объектов, подлежащих категорированию и, соответственно, по ним не разрабатывается План обеспечения транспортной безопасности акватории.

5.3. Министерству транспорта РФ предлагается инициировать внесение изменения в абзац 4 пункта 2 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 морского и речного транспорта (далее – Требования), утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678, в части исключения объектов систем связи, навигации и управления движением судов, расположенных вне морских терминалов, акваторий морских портов и портов, расположенных на внутренних водных путях с целью нераспространения Требований на вышеуказанные объекты.

5.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается инициировать внесение изменений в приказ Минтранса России от 23.07.2014 № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» (далее-Перечень) в части дополнения Перечня следующими объектами морского транспорта:

- системы управления движения судов (СУДС);
- глобальные морские системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ);
- контрольно - корректирующие станции спутниковых навигационных систем (ККС).

5.5. Комитету Государственной Думе ФС РФ по транспорту и строительству, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного

транспорта в целях недопущения расширенного толкования понятия «транспортное средство морского транспорта», подпадающего под исполнение ФЗ-16 «О транспортной безопасности», внести изменения в пункт «г» части 11 статьи 1, исключив слова «используемые в целях торгового мореплавания (морские суда)». При этом, определить конкретные цели использования морских судов, при которых на них распространяются требования 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» (по аналогии с судами внутреннего водного транспорта).

5.6. Комитету Государственной Думы ФС РФ по транспорту и строительству, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях приведения к единообразию определения транспортного средства на морском и внутренне водном транспорте предлагается внести изменения в 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности», а именно подпункт «г» пункта 11 статьи 1 изложить в следующей редакции: «Суда, используемые для перевозки пассажиров и перевозки грузов повышенной опасности, валовой вместимостью более 500 регистровых тонн (GT).

5.7. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается инициировать внесение изменений в Постановление Правительства РФ от 16 июля 2017 г. N 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» (Далее- Требования), а именно:

5.7.1. Изложить пункт 5.5. Требований следующим образом: «Обеспечить проведение оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и представление ее результатов на утверждение в Федеральное агентство морского и речного транспорта в установленном порядке **в течение 5 (пяти) месяцев** с даты размещения на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта сведений о присвоении категории объекту транспортной инфраструктуры, которое сопровождается соответствующим уведомлением субъекта транспортной инфраструктуры по электронной почте и в письменном виде».

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

По ОТИ 4-й категории с несколькими причалами и развитой береговой инфраструктурой, а также по ОТИ 3-й категории уже проблемно уложиться в месячный срок, установленный для специализированной организации приказом Минтранса РФ № 87 (1 месяц), с соблюдением качества работы и достоверности приведенной в оценке уязвимости информации.

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

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

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

Реально СТИ может приступить к разработке плана ОТБ только по факту получения утвержденной оценки уязвимости, то есть дата получения

СТИ утвержденной оценки должна быть отправной точкой для начала разработки Плана ОТБ.

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

**- в отношении организационных мероприятий – в течение 3 месяцев от даты получения утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности;**

**- в отношении инженерно-технических мероприятий, не связанных с проектированием и капитальным строительством - в течение 12 месяцев от даты получения утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности;**

**- в отношении инженерно-технических мероприятий, связанных с проектированием и капитальным строительством - в течение 24 месяцев от даты получения утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности;**

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

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

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

5.7.4. Изложить пункт 5.7 следующим образом: **«Разработать и утвердить следующие организационно-распорядительные документы, заверенные копии которых являются обязательными приложениями к плану обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры»**

Утвердить в течение одного месяца с даты утверждения оценки уязвимости 18 обязательных организационно-распорядительных документов, из которых 4 документа подлежат согласованию в ФСБ и МВД, а 2 из них дополнительно в Ространснадзоре и Росморречфлоте, практически невозможно при действующих административных регламентах федеральных органов исполнительной власти.

Например, согласование в Росморречфлоте трех образцов типовых пропусков (постоянный и разовый пешеходный и постоянный автомобильный) для ОТИ, расположенных в Дальневосточном регионе выливается в среднем в 2-месячный срок.

А согласование Порядка передачи данных с технических средств – минимум 3 месяца, то есть по одному месяцу на каждый согласующий орган.

Поскольку перечисленные обязательные документы прилагаются к плану ОТБ, они априори должны быть оформленными. Поэтому устанавливать какой-либо срок на их утверждение является излишним нормативом.

(Кстати, любой жестко установленный срок в Требованиях, является основанием для возбуждения административного преследования в виде штрафных санкций со стороны Ространснадзора и прокуратуры за нарушение сроков. Нереальные сроки являются также причиной проявления коррупционных деяний).

5.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается инициировать внесение изменений в Правила допуска на объект транспортной инфраструктуры (Приложение к Требованиям по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиям к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающим уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта), а именно изложить пункт 25 следующим образом: Образцы пропусков согласовываются с уполномоченными подразделениями органов федеральной службы безопасности, органов внутренних дел и **региональными (бассейновыми) Администрациями морских портов Федерального агентства морского и речного транспорта** в целях их соответствия положениям пунктов 3, 4 и 6 настоящих Правил и прилагаются к положению



(инструкции) о пропускном и внутриобъектовом режимах на объекте транспортной инфраструктуры.

Реквизиты приведенных пропусков уже согласованы с федеральными органами на высшем уровне, то согласование собственно образцов пропусков является достаточным на территориальном уровне, то есть уполномоченными подразделениями, которые непосредственно обеспечивают безопасность на подведомственных территориях. От имени Росморречфлота согласование образцов пропусков на местах могут осуществлять Администрации морских портов. Это на порядок ускорит процедуру согласования образцов пропусков.

5.9. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается в приложение к приказу Минтранса России от 23.07.2014 № 196 внести следующие изменения: Подраздел «Речной транспорт» раздела I перечня объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, дополнить абзацем следующего содержания:

«Сооружения, используемые для посадки, высадки и обслуживания пассажиров (дебаркадеры), расположенные на внутренних водных путях вблизи населенных пунктов с численностью населения менее 10 тысяч человек и среднесуточный пассажиропоток которых составляет менее 100 пассажиров в сутки».

Значительная часть объектов транспортной инфраструктуры расположена в труднодоступных и малонаселенных территориях. Удаленность от населенных пунктов, отсутствие поблизости линий электропередач, проводной и беспроводной линий связи и другие условия практически исключают возможность реализации требований транспортной безопасности на данных объектах. Организация контрольно-пропускных пунктов, оснащение объектов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечение круглосуточной охраны объектов, а также реализация целого ряда других требований представляются невозможными по вполне объективным причинам.

5.10. Комитету Государственной Думы ФС РФ по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях повышения возможности и исполнения всех требований 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» применительно к малым прогулочным пассажирским судам предлагается отменить заведомо неисполнимые и чрезмерно дорогостоящие мероприятия по

оборудованию малых прогулочных пассажирских судов специальными средствами досмотра и наблюдения, а также подготовки и содержания огромного штата подразделений транспортной безопасности, так как развитие малых предприятий водного транспорта, ориентированных на оказание услуг по перевозке и экскурсионному обслуживанию населения, при разумном размере цен на билеты. Выполнение всех требований 16-ФЗ и огромного числа сопутствующих документов во первых – физически невозможно на малых прогулочных пассажирских судах, во вторых – повлечет за собой большие материальные расходы, которые неизбежно будут включаться в цену билетов, что обязательно приведёт к снижению пассажиропотока и негативно отразится на самих предприятиях водного транспорта.

5.11. Комитету Государственной Думы ФС РФ по транспорту и строительству, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях повышения рентабельности маломерных судов предлагается реализовать законопроект по исключению маломерных судов из требований № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Законопроект был разработан и направлен в Правительство РФ депутатом Государственной Думы ФС РФ А.М. Меткиным и членом Совета Федерации ФС РФ. Н.В. Власенко.

Причиной разработки законопроекта стало понимание, что для выполнения требований закона о транспортной безопасности владельцам маломерных судов приходится нести дополнительные финансовые расходы, что соизмеримы со стоимостью самого судна.

5.12. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается подготовить проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в перечень 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», следующего содержания:

5.12.1. «Подпункт «г» пункта 5 перечня 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, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июля 2016 г. № 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» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, N 30, ст. 4924; 2017, N 10, ст. 1482), исключить».

5.12.2. После принятия вышеуказанного постановления Правительства РФ Минтрансу России внести изменения в Перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта, утвержденный приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196, а именно: раздел «Речной транспорт» Перечня после слов «пункты отстоя судов» и запятой дополнить словами «плавучие объекты, используемые в целях судоходства».

При неукоснительном, исчерпывающем выполнении требований ТБ состояние защищенности плавучих объектов (ОТИ) не обеспечивает защиту от актов незаконного вмешательства. АНВ в отношении ОТИ могут осуществить: с бережных, расположенных на расстоянии 1 – 3 метров от плавучего объекта (бережные – территории общего пользования, т.е. территория которой беспрепятственно пользуется неограниченный круг лиц); с воздуха (с использованием технических средств: квадрокоптеров, управляемых летательных аппаратов и т.п.); со стороны водного объекта (маломерные суда, включая гидроциклы, гребные суда и т.п.).

Принятие положительного решения будет способствовать:

- развитию субъектов малого и среднего предпринимательства, осуществляющих деятельность по перевозке внутренним водным транспортом пассажиров, в том числе с использованием маломерных судов;
- сохранению доступных цен на билеты транспортных и экскурсионно-прогулочных маршрутов перевозок пассажиров;
- созданием условий (финансовых) для направления высвободившихся средств на строительство новых судов для

внутригородских транспортных и экскурсионно-прогулочных маршрутов перевозок пассажиров.

5.13. Комитету Государственной Думе ФС РФ по транспорту и строительству, Министерству транспорта РФ предлагается инициировать внесение изменений в подпункты «г» и «д» п. 11 ФЗ-15 от 03.02.2014 в части исключения из перечня транспортных средств дополнительно также маломерных судов, за исключением, например, маломерных судов длиной более 12 м, осуществляющих коммерческую деятельность по перевозке людей.

В результате внесения изменений в нормативно-правовую базу ФЗ-16 «О транспортной безопасности» будут исключены заведомо невыполнимые (по формальному признаку) требования законодательства к владельцам маломерных судов, за неисполнение которых предусмотрены административные штрафы (ст. 11.15 КоАП РФ) и уголовная ответственность (ст. 263 УК РФ).

#### *Обеспечение безопасности судоходства*

5.14. Министерству транспорту Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного флота, Российскому морскому регистру судоходства, ФГУП «Государственный научный центр им. академика А.Н. Крылова» в целях повышения безопасности мореплавания и качества проведения поисково-спасательных операций предлагается:

5.14.1. Актуализировать национальные стандарты и ведомственные нормативные документы к средствам спасания морских судов в части учёта реальных природно-климатических условий Арктики на основе разработки обоснованных и одобренных РМРС дополнений к базовым требованиям.

5.14.2. Активизировать работы по созданию перспективных индивидуальных и коллективных спасательных средств для морских судов в Арктической зоне РФ с учётом требований Полярного кодекса и актуализированных национальных стандартов.( предприятия и организации , разрабатывающие индивидуальные и коллективные судовые спасательные средства).

5.15. Министерству транспорта РФ, Министерству просвещения РФ, Министерству науки и высшего образования РФ в целях повышения безопасности на морском транспорте предлагается при приеме в профильные учебные заведения проводить медицинскую комиссию и психофизиологический отбор.

5.16. Министерству транспорту РФ, Федеральному агентству морского и речного флота, Федеральному агентству по рыболовству в целях повышения безопасности мореплавания, в том числе судов промысловых флота предлагается рассмотреть следующие предложения:

*По совершенствованию системы предупреждения аварийных ситуаций:*

5.16.1. Улучшать систему подготовки людей на берегу и повысить эффективность и прозрачность действующих систем подготовки плавсостава для судов рыбопромыслового флота;

5.16.2. Провести полный аудит действующей системы выдачи разрешительных документов, то есть полностью исключить «субъективный» фактор выдачи свидетельств. Непрошедшие тестирование не должны допускаться до работы на промыслах;

5.16.3. Ввести требование всем без исключения судовладельцам требование об организации комплексных программ по безопасности мореплавания, включающих, в том числе, тренировки на берегу и в условиях открытого моря;

5.16.4. На постоянной основе проводить семинары для обмена опытом между экипажами судов с разбором аварийных ситуаций и мер по их устранению, практическим обзором индивидуальных и групповых средств спасения;

5.16.5. Регулярно проводить противопожарную подготовку экипажей, обратить внимание на расположение легковоспламеняющихся вещей, одежды, тары;

5.16.6. Усилить надзор за соблюдением норм безопасности части малотоннажного флота по отдельным направлениям, в которых особо велик риск создания аварийной ситуации и угрозы жизни людей – в отдельных случаях необходимо принимать принципиальное решение о недопуске судна на промысел;

5.16.7. Усилить надзор за соблюдением норм безопасности после модернизаций и переоборудований судов, результатом которых является кратное повышение производственной нагрузки;

*Предложения по техническому наполнению системы безопасности мореплавания:*

5.16.8. Ввести обязательное использование современных индивидуальных средств спасения (утепленные гидрокостюмы, маяки); контроль их достаточности и качества на борту;

5.16.9. Разработать и внедрить современных индивидуальных средств спасения (в том числе автоматизированных комплексов).

## **6. Обеспечение безопасности автомобильного транспорта и дорожного движения**

### *Транспортная безопасность автомобильного транспорта*

6.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству предлагается в Приложение к приказу Минтранса России от 23.07.2014 № 196 внести следующие изменения - подраздел «Дорожное хозяйство» раздела I перечня объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, дополнить абзацем следующего содержания: «Искусственные дорожные сооружения (мосты, путепроводы, тоннели), расположенные на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, длиной до 300 метров включительно и интенсивностью движения менее 500 автомобилей в сутки».

Значительная часть объектов транспортной инфраструктуры расположена в труднодоступных и малонаселенных территориях. Удаленность от населенных пунктов, отсутствие поблизости линий электропередач, проводной и беспроводной линий связи и другие условия практически исключают возможность реализации требований транспортной безопасности на данных объектах. Организация контрольно-пропускных пунктов, оснащение объектов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечение круглосуточной охраны объектов, а также реализация целого ряда других требований представляются невозможными по вполне объективным причинам.

6.2. Министерству транспорта РФ, Министерству внутренних дел РФ, Федеральному дорожному агентству, учитывая высокую социальную значимость и соответствующие риски, предлагается обязать перевозчиков по муниципальным, межрегиональным, межмуниципальным маршрутам и заказным перевозкам, в том числе легковое такси, установить системы видеонаблюдения (салонные видеокамеры и наружные камеры), с помощью которых можно будет оценить не только работу водителя, но и обеспечить безопасность пассажиров и грузов, фиксируя обстановку как внутри салона, так и снаружи.

6.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству в целях решения проблемы прекращения высококлассными водителями трудовой деятельности предлагается отменить п.8 Перечня документов,

представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в орган аттестации субъектом транспортной инфраструктуры, утвержденного приказом Минтранса России от 03.11.2015 № 325 или заменить на документ о подготовке (обучении) в качестве сил обеспечения транспортной безопасности.

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

6.4. Министерству транспорта, Федеральному дорожному агентству в целях улучшения работы автотранспортных предприятий предлагается инициировать внесение необходимых изменений в части совершенствования нормативно-правовой базы и исключения противоречий, а именно:

6.4.1. Длительные сроки подготовки (оформления) государственными органами документов, предписанных Постановлением Прав. РФ № 924 от 14.09.2016 г. (справка о судимости, справка об админ. нарушениях и т. д.). При этом возникает простой автобусов, невыполнение обязательств, штрафы и ответственность.

#### *Противоречие в законодательстве*

6.4.2. Для утверждения пакета документов в Федеральном дорожном агентстве в Москве по Постановлению Прав. № 172 от 26.02.2015г. в перечне документов для аттестации среди многообразия прочих бумаг (время на запрос некоторых также занимает месяц по закону) нам



необходимо издать приказ о переводе водителя на должность ответственного по транспортной безопасности. В ЕТКС должность сотрудника по ТБ отсутствует.

6.4.3. 16-ФЗ от 09.02.2007 г. «О транспортной безопасности» обязал издать приказ о назначении водителей ответственными по обеспечению транспортной безопасности, что противоречит Трудовому кодексу и Перечню Правительства - в части запрета водителям быть совместителями.

По охране труда по ФЗ-426 спецоценка рабочих мест выполнена в соответствии с ЕТКС и должности в штатном расписании определены в соответствии с оказываемыми услугами и лицензией на перевозку пассажиров автобусами.

6.4.4. Приказ Минтранса № 287 от 28.09.2015 г. «Квалификационные требования...» не содержит требований к водителям по обладанию компьютерными навыками, какие необходимы при сдаче экзамена на аттестации, а обучение в процессе трудовой деятельности требует временных и дополнительных финансовых затрат. Обучение опытных водителей затруднительно - они водители-профессионалы со стажем, компьютерные знания в силу возраста им сложно приобрести. Получается, они не соответствуют занимаемой должности, если не будут аттестованы по ТБ?

*К различным видам транспортных средств законодатель предъявляет идентичные требования по проведению мероприятий, направленных на обеспечение транспортной безопасности.*

6.4.5. Предлагается рассмотреть дифференцированный подход к различным видам транспорта, так как предъявление равных требований к воздушным судам авиации и транспортным средствам автомобильного транспорта, используемым для регулярных перевозок пассажира и багажа, не только не позволяет в полной мере реализовать цели, устанавливаемые Федеральным законом, но и, создавая непосильную финансовую нагрузку, негативно сказывается на деятельности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков, осуществляющих пассажирские перевозки, зачастую являющихся субъектами малого и среднего предпринимательства.

6.4.6. На начальном этапе категорирования транспортных средств вместо одного месяца по закону на проведение категорирования в Росавтодоре уходит 5-6 месяцев. На линию выходят не категорированные транспортные средства, соответственно, не проведена оценка уязвимости ТС и осуществить вовремя дальнейшие мероприятия, предписанные 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности».

*Отсутствует четкое законодательное регулирование по взаимодействию с государственными учреждениями при исполнении 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности».*

6.4.7. При запросе документов в медицинских учреждениях, в МВД России нет конкретных отработанных схем по взаимодействию с субъектами транспортной деятельности в части выполнения закона.

*Силы обеспечения транспортной безопасности.*

6.4.8. Кроме ответственных по ТБ в штате или по договору должна иметься группа быстрого реагирования, также эти лица должны быть обучены и аттестованы, пройти спортивную подготовку. Содержать таких сотрудников или оплачивать услуги сторонней организации (300 тыс. руб. в месяц) маленьким компаниям не под силу. Другие мероприятия требуют также огромных финансовых затрат, например, оснащение системой видеонаблюдения каждого ТС. Кроме 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» существует ещё много законов, выполнение которых также требует значительных финансовых затрат. В сроки, предписанные 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности», выполнить всё невозможно. Если взять в расчёт ежегодно убывающий пассажиропоток, все компании скоро будут не в состоянии оказывать услуги перевозки населению, так как прямые затраты (на топливо и ремонт) постоянно возрастают.

*Медицинский осмотр по ТБ (ежегодный)*

6.4.9. Если у водителя выявляется такое противопоказание, как варикозное расширение вен, врачи водителя не допускают быть ответственным по ТБ (но он при этом получает допуск работать

водителем) Получается, его не должны принимать или уволить, если принят, т. к. нет медицинского заключения по транспортной безопасности, в то время как по Приказу Минздравсоцразвития № 302-н по проведённому медосмотру к работе водителя он допущен. Вновь возникает проблема нехватки итак уже катастрофичной кадров.

6.5. Министерству транспорта, Федеральному дорожному агентству в целях уменьшения времени простоя предприятий предлагается для автомобилей не старше 3 лет (по аналогии с техосмотром) категорирование проводить автоматически, и уведомления регистрировать сразу.

Так как при начале осуществления перевозок, в соответствии с Правилами представления уведомлений о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности и учета указанных уведомлений, утвержденных постановлением Правительства РФ от 16 июля 2009 г. № 584, необходимо уведомить орган Ространснадзора. Но последний принимает уведомления при наличии категорирования ТС управлением транспортной безопасности. Процедура занимает от 45 суток и больше, даже если ТС были ранее про категорированы по другой хозяйствующей структуре. УГАДН за отсутствие уведомления ставит ТС на штрафстоянку.

6.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть ряд мер для облегчения выполнения нормативно-правовых требований участниками отрасли и снижения финансовой нагрузки, а именно:

6.6.1. Определять категории опасности с учетом величины пассажиропотока на маршрутах обслуживания;

6.6.2. Рассмотреть вопрос о возможности объединения в группы однотипных видов транспортных средств при проведении оценки уязвимости;

6.6.3. Провести работу по сокращению сроков утверждения оценки уязвимости и планов транспортной безопасности.

#### *Обеспечение безопасности дорожного движения*

6.7. Министерству внутренних дел РФ, Министерству транспорта РФ предлагается включить в план мероприятий «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»:

А) Разработку:

- Методики классификации и порядка учета первопричин дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей;
- Перечня психофизиологических противопоказаний к управлению транспортными средствами определенных категорий и вида перевозок;
- Требований к специальным техническим средствам, предотвращающим потерю внимания и концентрации водителей транспортных средств;
- Нормативных документов по переводу нерегулируемых пешеходных переходов в разряд регулируемых;
- Требований к специальным техническим средствам, предназначенным для идентификации транспортных средств.

Б) Опытное внедрение устройств поддержания работоспособности водителя на транспортных средствах, перевозящих пассажиров и опасные грузы.

Предлагаемые предложения окажут содействие органам власти при исполнении Указа Президента РФ от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.», в котором предусмотрено «снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году - стремление к нулевому уровню смертности)». Разработка, принятие и внедрение предлагаемых нормативно-правовых актов позволят существенно сократить количество дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших в них людей, так как не менее 85% ДТП совершаются по вине водителей.

6.8. Министерству внутренних дел РФ в целях повышения транспортной дисциплины участников дорожного движения предлагается:

- 6.8.1. Способствовать передаче полномочий по привлечению владельцев транспортных средств к административной ответственности за нарушения требований Правил дорожного движения, выявленные

путем применения средств фото-, видеофиксации, работающих в автоматическом режиме, с федерального на региональный уровень;

6.8.2. Разработать мобильное приложение, позволяющее сотрудникам ГИБДД привлекать владельцев автомобилей к административной ответственности на основании данных, представленных зарегистрированными пользователями - гражданами. В настоящее время мобильное приложение, позволяющее осуществлять контроль, отсутствует.

6.9. Министерству внутренних дел РФ, Министерству транспорта РФ, ФСБ России для идентификации владельца автотранспорта без государственных регистрационных знаков, припаркованного на автомобильных дорогах общего пользования, которое затрудняет проведение работ по содержанию улиц и представляет угрозу террористической направленности предлагается инициировать внесение изменений в федеральное законодательство, а именно введения общего запрета на стоянку автотранспорта без государственных регистрационных знаков на дорогах общего пользования и административной ответственности за нарушение указанного запрета.

6.10. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству предлагается рассмотреть возможность совершенствования системы медицинской помощи, ужесточения качества предрейсового медицинского контроля, обучение лиц, обеспечивающих транспортную безопасность основам оказания первой медицинской помощи.

6.11. Министерству транспорта РФ предлагается с целью содействия «выхода из тени» нелегальных перевозчиков, разработать законопроект для улучшения положения легальных такси, в котором отразить мотивирующие аспекты такие как: уменьшение размера отчислений в пенсионный фонд для индивидуальных предпринимателей, налоговые льготы, внедрение системы работы в такси для физических лиц без регистрации в качестве индивидуального предпринимателя на основании государственного патента.

6.12. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации с целью содействия «выхода из тени» нелегальных перевозчиков предлагается инициировать внесение изменений в Кодекс Российской Федерации об административных

правонарушениях (Далее – КоАП РФ) в часть 2 статьи 14.1 в части ужесточения ответственности и увеличения штрафа в двукратном размере, а именно Часть 2 статьи 14.1 КоАП РФ изложить в следующей редакции:

«Осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии), если такое разрешение (такая лицензия) обязательно (обязательна) влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от четырех тысяч до пяти тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья или без таковой; на должностных лиц — от восьми тысяч рублей до десяти тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья или без таковой; на юридических лиц — от восьмидесяти тысяч рублей до ста тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья или без таковой».

6.13. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации предлагается разработать комплекс мер по повышению ответственности за незаконную деятельность в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, а также расширения оснований применения административного наказания в виде конфискации транспортного средства.

В настоящее время при осуществлении регулярных перевозок пассажиров без соответствующих разрешительных документов (нелегальная перевозка) перевозчики нарушают права иных хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской деятельности, которые на законных основаниях осуществляют перевозку пассажиров на маршрутах регулярных перевозок. Данные действия создают аварийные ситуации, угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения, влекут перегрузку улично-дорожной сети.

6.14. Министерству транспорта РФ предлагается внести в Приказ Минтранса России № 258 изменения по особенностям выдачи разрешений для международных контейнерных перевозок по территории Российской Федерации в экспорте или в импорте:

6.14.1. Предлагается для таких перевозок (пункт отправления/прибытия которых является морской порт) делегировать компетенцию по выдаче таких разрешений Администрации Субъекта Федерации в упрощенном

порядке, в том числе посредством информационного взаимодействия в электронной форме.

6.14.2. Предлагается предусмотреть гибкую шкалу расчета стоимости таких разрешений в зависимости от количества перевозок. В качестве потенциальных решений снижения стоимости разрешения для международной контейнерной перевозки предлагаем рассмотреть либо возможность выдачи разрешения на 10 поездов (на максимально заявленный перегруз) на экспедитора, который вносит реквизиты контейнера, транспортного средства и точный вес самостоятельно для каждой перевозки, заверяя эти сведения в бланке разрешения своей печатью, либо предусмотреть возможность выдачи разрешения на одну перевозку с соразмерным уменьшением его стоимости против установленного в настоящее время.

Нормативы, установленные российским законодательством, не отвечают общей практике международных контейнерных перевозок, что приводит к высокой востребованности по оформлению разрешений на перевозку тяжеловесных грузов для вывоза из морских портов и перевозки по территории Российской Федерации для доставки конечному потребителю.

Существующий порядок выдачи разрешений не отвечает той мобильности, которая во всем мире характеризует транзитные перевозки, что не только не содействует развитию транспортно-транзитного потенциала Российской Федерации (и Санкт-Петербурга в частности), но и приводит к сознательному принятию российскими перевозчиками риска нарушения законодательства при перевозке тяжеловесных грузов без получения соответствующих разрешений.

6.15. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях минимизации возможности осуществления автоперевозке повышенной технической сложности и опасности без специальных разрешений и как следствие снижения реальной угрозы жизни, здоровью и имуществу участников дорожного движения, а также интересам общества и государства предлагается разработать и реализовать систему предоставления информации всем заинтересованным лицам (в первую очередь грузоотправителям) позволяющая оперативно, в течении 2-3 часов получить информацию о подлинности разрешения. Для избежания распространения

информации содержащей коммерческую (или иную) тайну достаточно, чтобы была предоставлена не вся информация указанная в разрешении, а следующая: номер бланка – когда выдавался и каким уполномоченным органом; срок действия разрешения; массогабаритные характеристики груза; маршрут (начало маршрута и окончание маршрута).

В настоящий момент складывается ситуация, когда грузоотправителю запрещено производить погрузку тяжеловесного и (или) крупногабаритного груза на транспортное средство без специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов (далее разрешение) в том случае, если отгружаемое оборудование/груз является тяжеловесным и (или) крупногабаритным. Ответственность грузоотправителя за отгрузку без разрешения предусмотрена статьей КОАП 12.21.1.10 и влечет за собой наложение штрафа до 400 000 рублей. Это разрешение грузоотправителю предоставляет автоперевозчик, которого нанимает грузоотправитель.

Зачастую недобросовестные перевозчики стали использовать поддельные бланки разрешений и в том числе предъявлять их на погрузке. Но у грузоотправителя нет возможности убедиться в подлинности предъявляемого разрешения, за исключением официального обращения в органы Федерального дорожного агентства. При этом ответ он получит согласно действующего законодательства в срок до 30 рабочих дней. Для сферы грузоперевозок и в как результат экономики и интересов государства данные сроки предоставления информации недопустимы.

6.16. Комитету Государственной Думы ФС РФ по транспорту и строительству с целью анализа эффективности действующей процедуры оформления специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, предлагаем строительству направить депутатский запрос в Федеральное дорожное агентство для получения статистики по регистрации и выдачи данных специальных разрешений.

6.17. Комитету Государственной Думы ФС РФ по транспорту и строительству, Министерству Транспорта РФ для корректировки процедуры выдачи специальных разрешений, предлагается сформировать рабочую группу, с участием отраслевых ассоциаций и союзов в сфере автомобильных грузовых перевозок, Министерства Транспорта РФ, Комитета Государственной Думы ФС



РФ по транспорту и строительству действия которой были бы направлены на реализацию следующих вопросов:

- Необходимость сокращения пакета документов для подачи заявления на получения специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.
- Оптимизация количества согласований маршрутов при оформлении специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.
- Сокращение сроков получения специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.
- Возможность оформления специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в электронном виде (полностью, без предоставления оригиналов по каждой заявке)
- Сокращение стоимости оформления специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств до приемлемого уровня, который позволит перевозчику работать честно.
- Возможное объединение системы выдачи специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств с уже действующей системой «Платон».

В настоящее время при получении специальных разрешений на движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов возникают следующие проблемные вопросы:

- Громоздкая процедура оформления специальных разрешений для перевозчика и необходимость его согласования с несколькими структурами;
- Долгий срок оформления специального разрешения. Минимальный срок: 11-15 дней; для более сложных грузов: до нескольких месяцев;
- Невозможность оформления специальных разрешений по маршруту «Туда и обратно»;
- Ограничение по сроку действия и количеству поездок (до 10);
- Высокая стоимость оформления специальных разрешений.

6.18. Министерству внутренних дел РФ предлагается обратить внимание на вопрос применения ст. 2.6.1 КоАП. В настоящий момент складывается ситуация, когда органы исполнительной отказывают предпринимателям в применении данной статьи, где собственник должен быть освобожден от административной ответственности в пользу лиц, которые управляли ТС на момент фиксации нарушений. В такой ситуации предприниматель получает нагрузку на бизнес и лица, нарушившие закон, остаются безнаказанными, что не способствует снижению безопасности дорожного движения, пропаганде культуры вождения и как следствие сокращению ДТП, смертности на дорогах и количеству страховых случаев.

В этой связи разъяснение Министерству внутренних дел РФ предлагается особое провести работу по разъяснению органам власти порядка применения данной статьи.

6.19. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству предлагается создать реестр прокатных автомобилей, сделать обязательным оборудование системами GPS/ГЛОНАСС и ограничить максимальный возраст ТС - 7 лет, что позволит придать юридической значимости данным GPS/ГЛОНАСС и ТС из реестра при реализации других инициатив с органами власти - таких как применение ст. 2.6.1 КоАП, возбуждении уголовных дел при хищении арендованного имущества и объединить усилия, направленные на безопасность на транспорте.

6.20. Министерству транспорта РФ придать значимости агрегаторам на законодательном уровне и ввести разделение ответственности за нарушения между агрегаторами и автопарками, а лучше самими водителями (отвечая за нарушения сбежавшего водителя предприниматель получает дополнительную нагрузку, которую зачастую вынужден компенсировать за свой счет), так как на рынке такси не соблюдаются законодательные нормы или отсутствует регулирование или наказание за:

- наличие или отсутствие лицензии, контроль технического состояния автомобиля, ограничение минимального
- стажа, максимальное время пребывания водителя за рулем в сутки, максимальный возраст автомобиля

6.21. Министерству транспорта РФ предлагается способствовать, возможно льготами, текущим игрокам масштабироваться на рынок Крыма, так как в Крыму отсутствуют агрегаторы по причине санкций (текущие крупные игроки

боятся). Как следствие большинство такси нелегалы + пласт проблем который уже решен в других регионах: длительное время подачи/ожидания, более высокая цена поездки т.к. низкая загрузка парка, более дорогая себестоимость.

6.22. Министерству транспорта РФ, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта предлагается создать прозрачный цифровой реестр перевозчиков, под управлением Ространснадзора. Реестр должен включать все категории оценки того или иного перевозчика- сколько транспортных средств, где работает перевозчик и т.д.

## 7. Нормативно-правовое регулирование и совершенствование инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности

7.1. Министерству транспорта РФ, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел РФ, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается инициировать внесение следующих изменений в Постановление Правительства РФ от 26.09.2016 г. N 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности»

№ пп	Предлагаемая редакция Правил	Обоснование
1	<p>Добавить <b>Подпункт д) Пункта 3</b> Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности:</p> <p>«Производители» - юридические лица или индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в соответствии с законодательством Российской Федерации на ее территории, или иностранные предприятия, серийно производящие технические средства обеспечения транспортной безопасности.</p>	<p>Предлагается внести дополнительное определение «производители» в пункт «3» - Участники обязательной сертификации - правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, добавив подпункт «д».</p> <p>В текущей редакции правил отсутствует определение «производители» и подразумевается, что по схеме №3 «заявители» самостоятельно являются производителями технических средств досмотра.</p> <p>Таким образом зарубежные производители технических средств досмотра не имеют возможности участвовать в сертификации по схеме №3 ни самостоятельно, ни через своих официальных дистрибьюторов, даже в тех случаях, когда требуемые технические средства досмотра не производятся на территории Российской Федерации, что создает неравные конкурентные условия.</p> <p><b>Комментарий:</b> В отличие от «заявителя», «производитель» не обязательно должен быть лицом, зарегистрированным на территории Российской Федерации.</p>
2	<p><b>Подпункт в) Пункта 8</b> Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности - <b>Схема № 3:</b></p> <p>«Применяется при сертификации серийно выпускаемых технических средств обеспечения</p>	<p>Ввиду того, что Аэропорты, при выборе досмотрового оборудования, руководствуются не только требованиями сертификационных органов Российской Федерации, но и других мировых регуляторов, таких как TSA, ECAC, STAC, DFT и</p>

	<p>транспортной безопасности по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя, и предварительную проверку производства на предмет оценки возможности <b>производителя</b> выпускать в течение срока действия сертификата соответствия технические средства обеспечения транспортной безопасности. Сертификат соответствия выдается на 3 года. Сертифицированные технические средства обеспечения транспортной безопасности подвергаются периодическому инспекционному контролю. Периодичность, сроки и объем инспекционного контроля определяются программой, согласованной органом по сертификации с держателем сертификата соответствия;»</p>	<p>многих других, а так же, в виду того, что для обеспечения Авиационной и Транспортной безопасности в Аэропортах используется широкий перечень досмотрового оборудования, не имеющего аналога Российского производства, необходимо обеспечить доступ не только российских, но и зарубежных производителей досмотрового оборудования к Схеме сертификации №3.</p> <p>Данное изменение позволит Аэропортам, в соответствии с требованиями Постановления Российской Федерации №969 от 27.09.16г., в рамках проводимых ими закупках досмотрового оборудования, приобретать уже сертифицированные технические средства досмотра. Что позволит им находиться в правовом поле, при осуществлении закупок досмотрового оборудования и исключит конфликтные ситуации с органами транспортной прокуратуры по получению предписаний и штрафов.</p>
<p>3.</p>	<p><b>Подпункт а) Пункта 8</b> Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности - <b>Схема № 1</b> - применяется при сертификации единичных образцов технических средств обеспечения транспортной безопасности по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания единичных образцов, взятых у заявителя. Сертификат соответствия выдается только на сертифицируемый единичный образец;</p> <p><b>Сертификат соответствия выдается на весь срок эксплуатации технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и данными Производителей Оборудования.</b></p>	<p>Внесение данного добавление обусловлено необходимостью однозначного толкования требований Постановления и исключения чрезмерной нагрузки на субъекты Транспортной безопасности.</p>

<p>4.</p>	<p><b>Подпункт б) Пункта 8</b> Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности - <b>Схема № 2</b></p> <p>- применяется при сертификации партии технических средств обеспечения транспортной безопасности по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя из этой партии. Сертификат соответствия выдается только на сертифицируемую партию;</p> <p><b>Сертификат соответствия выдается на весь срок эксплуатации технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и данными Производителей Оборудования.</b></p>	<p>Внесение данного добавление обусловлено необходимостью однозначного толкования требований Постановления и исключения чрезмерной нагрузки на субъекты Транспортной безопасности.</p>
<p>5.</p>	<p><b>Подпункт г) Пункта 8</b> Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности - <b>Схема № 4</b></p> <p>применяется при сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах. Сертификат соответствия выдается на сертифицируемый образец или сертифицируемую партию технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на конкретном объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве.</p> <p><b>Сертификат соответствия выдается на весь срок эксплуатации технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и данными Производителей Оборудования.</b></p>	<p>Внесение данного добавление обусловлено необходимостью однозначного толкования требований Постановления и исключения чрезмерной нагрузки на субъекты Транспортной безопасности.</p>
<p>6.</p>	<p>Добавить в <b>Пункт 3</b> Требований к функциональным свойствам технических систем и средств досмотра – «Используемые в настоящих требованиях понятия означают</p>	<p>В виду большого многообразия оборудования технических систем и средств досмотра, обеспечивающего Транспортную безопасность объектов и имеющего различный функционал,</p>

	<p>следующее»:</p> <p>К техническим систем и средствам досмотра, обеспечивающим Транспортную Безопасность, относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Стационарные аэронные металлодетекторы;</li> <li>· Ручные металлодетекторы;</li> <li>· Рентгено-телевизионные установки;</li> <li>· Системы радиационного контроля;</li> <li>· Газоанализаторы и детекторы обнаружения ВВ;</li> <li>· ТССД, не относящиеся к указанным</li> </ul>	<p>считаем необходимым внести в Определения/Понятия расшифровку типов Технических систем досмотра.</p>
<p>7.</p>	<p>Внести изменения в <b>Пункт 20 Раздела IV «ТРЕБОВАНИЙ к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности» – «Требования к функциональным свойствам технических систем и средств досмотра»:</b></p> <p>20. Технические системы и средства досмотра должны обеспечивать:</p> <p>20.1. Стационарные аэронные металлодетекторы: <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012</i></p> <p>20.2. Ручные металлодетекторы; <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012</i></p> <p>20.3. Рентгено-телевизионные установки; <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012г.</i></p> <p>20.4. Системы радиационного контроля; <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012</i></p> <p>20.5. Газоанализаторы и детекторы обнаружения ВВ: <i>В соответствии с ГОСТ Р 55249—2012</i></p> <p>20.6. ТССД, не относящиеся к указанным;</p>	<p>В связи с широким перечнем оборудования технических систем и средств досмотра, обеспечивающего Транспортную безопасность объектов, имеющего абсолютно разных функционал и назначение, считаем необходимым выделить четкие Требования к функциональным свойствам <u>каждой группы</u> технических систем и средств досмотра.</p>

7.2. Министерству транспорта РФ, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел РФ, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств предлагается дополнить «Изменения в постановление Правительства РФ от 26.09.2016 г. N 969 "Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» (Подготовленных Министерством экономического развития Российской Федерации – Письмо №Д26и-343 от 26.06.2018г.)

ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ. ПРОЕКТ.

№ пп	Предлагаемая редакция Изменений	Примечание
1	<p>Добавить в изменения, которые вносятся в требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969», пункты предлагаемых изменений, отраженные в Предложении 6.1. данной Резолюции</p>	
2	<p>Пункт 11 а) «технические условия (прилагается при схеме сертификации №3 для <b>оборудования производимого на территории Российской Федерации</b>)»</p>	<p>В виду отличия Производственной документации Российских и Иностраных Производителей оборудования, считаем избыточными требования к предоставлению единого типа документации. Приведение технической документации на сертифицируемое оборудование к ГОСТам Российской Федерации никоим образом не влияет на функциональные и обнаружительные характеристики Оборудования, а только создает дополнительную нагрузку на бизнес и затягивает процесс подачи Заявок на Сертификацию.</p>

7.3. Министерству транспорта РФ, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел РФ, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств предлагается инициировать внесение изменений в постановление Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. N 969 Главу V «Требования к функциональным свойствам технических средств видеонаблюдения», а именно изложить пункт 25, в) следующим образом:

«Для отображения изображений с нескольких видеокамер рекомендуется использовать видеомониторы размера не менее 21” и разрешением не менее FullHD. Выбор размера видеомонитора должен зависеть от числа камер, изображения с которых будут одновременно выводиться на экран. Рекомендуется для 16 камер использовать видеомонитор размером не менее 27” с разрешением не менее 2560 x 1440 пикселей».



Данный пункт Постановления не соответствует упомянутому в начале главы V основополагающему ГОСТ Р 51558-2014 «Средства и системы охранные телевизионные», морально и технически устарел. Текст этого пункта созвучен с утратившим силу ГОСТ Р 51558-2000 «Системы охранные и телевизионные. Общие технические требования. И методы испытаний», в соответствии с которым ограничение в виде 4-рех камер определялось возможностями квадратора аналогового сигнала. Между тем, в современных системах телевизионного наблюдения наряду с аналоговым давно используется цифровая обработка сигналов (IP-камеры), что значительно расширяет возможности отображения видеосигнала, при этом количество сигналов видеокамер, выводимых на один монитор, ограничивается только размерами и разрешением самого видеомонитора. Эти сведения зафиксированы актуальным ГОСТ Р 51558-2014

7.4. Министерству транспорта РФ, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерству Внутренних дел РФ, ФСБ России, Федеральному агентству связи, Межведомственной рабочей группе по вопросам сертификации технических средств предлагается устранить противоречия в области обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности установленных на ОТИ (ф.4), а именно:

МВД России своим приказом наделил функциями органа по сертификации ФКУ НПО «СТиС» МВД России. Для проведения сертификации необходимо заключить контракт по ФЗ-44 от 05.04.2013 г. «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». ФКУ НПО «СТиС» МВД России проводит только анализ комплекта документов, а сертификационные испытания проводит аккредитованная лаборатория. То есть нужно заключить контракт на анализ комплекта документов и на сертификационные испытания. Заключение двух контрактов в рамках одной закупки (сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности) ФЗ-44 не допускает. Требования есть, а процедура проведения не ясна.

7.5. Комитету Государственной Думы ФС РФ по транспорту и строительству, Министерству транспорта РФ предлагается внести изменения в 16-ФЗ от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности», определяющие, что на технические средства обеспечения транспортной безопасности, используемые субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками на объектах

транспортной инфраструктуры и транспортных средствах до вступления в силу требований и порядка, предусмотренных частью 8 статьи 12.2 настоящего Федерального закона (т.е. до 30 марта 2017 г.), требования об обязательной сертификации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969, не распространяются. При этом, допустить возможность применения данных технических средств субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах до истечения срока их эксплуатации, указанного в паспорте изделия.

7.6. Министерству транспорта РФ предлагается закрепить обязательное проведение на объектах транспортной инфраструктуры приемо-сдаточных испытаний всех вновь вводимых и уже использующихся систем периметральной сигнализации ОТИ, так как объективное количественное знание возможностей и качества работы систем периметральной сигнализации позволит решить две задачи:

- объективное основание для сертификации готовой системы
- 
- объективное подтверждение выполнения требований технического задания (доказательство того, что большие деньги затрачены не напрасно).

Качество и достоверность работы всех имеющихся и вновь создаваемых систем периметральной сигнализации сегодня ни по факту, ни законодательно не определяется. Поэтому остается достоверно неизвестным, в какой степени можно им доверять. А вслед за этим возникает вопрос о целесообразности их создания.

## **8. Цифровые технологии в обеспечении безопасности на транспорте, обеспечение информационной и кибербезопасности транспортной отрасли**

8.1. Министерству транспорта РФ, ФСТЭК России в целях реализации ФЗ-187 от 26.07.2017 «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» предлагается выполнить следующие мероприятия:

8.1.1. Разработать план мероприятий («дорожную карту») на 2018-2020 годы по реализации требований 187-ФЗ 26.07.2017 года;

8.1.2. Провести внутренний аудит (инвентаризацию) всех информационных систем, сформировать предложения по составу систем, подлежащих включению в Перечень объектов КИИ, для рассмотрения Комиссией по категорированию;

8.1.3. Создать экспертный совет Минтранса России по безопасности критической информационной инфраструктуры;

8.1.4. Создать и поддерживать в актуальном состоянии базу данных объектов КИИ;

8.1.5. Разработать методические рекомендации по проведению категорирования объектов КИИ;

8.1.6. Разработать методики оценки ущерба субъекту критической информационной инфраструктуры, с учетом специфики по видам транспорта.

8.2. Министерству транспорта РФ, ФСТЭК России в целях обеспечения информационной безопасности автоматизированных информационных систем, обеспечивающих работу транспорта Российской Федерации и являющихся объектами критической информационной инфраструктуры, которые также могут стать объектами воздействия со стороны вероятных противников в ходе информационного противоборства в ходе достижения экономических и политических целей предлагается рассмотреть возможность создания отраслевого «СОПКА-ТРАНСПОРТ», подключенного к ГосСОПКА, имеющего

собственные аналитические, вычислительные и каналные мощности для обработки информации, поступающей от операторов связи:

- 8.2.1. Выработать общий регламент взаимодействия операторов транспортных систем по обмену данными о состоянии транспортной системы и АСУ ТС;
- 8.2.2. Адаптировать имеющееся решение для отраслевого центра «СОПКА-СВЯЗЬ», разработанное и развиваемое центром информационной безопасности ФГУП «ЦНИИС» для нужд отрасли;
- 8.2.3. Создать необходимое информационное обеспечение центра и инструментарий для его развития;
- 8.2.4. При создании центра - использовать отечественные аппаратные платформы, операционные системы и прикладное программное обеспечение (ФГУП «ЦНИИС» рассматривает в качестве платформы для отраслевых центров СОПКИ платформу «Эльбрус»).

### Список инициаторов

Авиационный учебный центр АО «Аэропорт Толмачево»  
«Автоколонна № 1790» Филиал ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»  
Агентство «Авиапорт»  
АО «ДНИИМФ»  
АО «КрасАвиа»  
АО АК «АО Нордстар»  
АО «НЕЙРОКОМ»  
Ассоциация владельцев маломерных судов Санкт-Петербурга  
Ассоциация владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга  
Ассоциация «Грузавтотранс»  
Ассоциация перевозчиков негабаритных грузов  
Ассоциация развития поисково-спасательной техники и технологий  
ГУМРФ им.адм. С.О. Макарова  
Евразийская экономическая коллегия  
ЗАО «Пассажирский порт «Амурассо»  
Межгосударственный Авиационный Комитет  
Международная ассоциация Метро  
Министерство транспорта Красноярского края  
Министерство транспорта и дорожного хозяйства Тульской области  
Министерство жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области  
Комитет ТПП РФ по безопасности предпринимательской деятельности  
Курская областная Дума  
ОАО «Омский аэропорт»  
ООО «Газпром нефть шельф»  
Октябрьская дирекция моторвагонного подвижного состава – структурное подразделение Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава – филиала ОАО «РЖД»

ООО Авиакомпания «Вертикаль-Т»

ООО «Балтика-транс»

ООО «ГРАНД-АВТО»

ООО «Интерсервис»

ООО «КОРПОРАЦИЯ АС Групп-секьюрити»

ООО «НЕОСКАН»

ООО «Охранная организация «Охрана терминальных объектов»

ООО «ПЕНТАКОН»

ООО «Прометей-ТВ»

ООО «СЗ УМЦ «Транспортная безопасность»

ООО «Танира»

ПАО «Транснефть»

Пассажирская судоходная компания ИП Александров С.И.

Пермская городская Дума

Прикаспийский Центр ОВД филиала «Аэронавигация Юга» ФГУП

«Госкорпорация по ОрВД»

Северо-Западный филиал ФГУП «УВО Минтранса России»

Тамбовская областная Дума

ФГБОУ ВО СПбГУ ГА

ФГП ВО ЖДТ

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» филиал «Аэронавигация Северо-Запада»

ФГУП «Росморпорт»

ФГУП «ЦНИИС»

ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»

Федеральное агентство по рыболовству

Федеральная служба войск национальной гвардии РФ

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта

Фонд «Транспортная Безопасность»

Smiths Detection