

Состояние и особенности осуществления государственной политики в сфере обеспечения ТБ в современных условиях.

*Заместитель Министра транспорта России
ЗАХРЯПИН Николай Юрьевич*

Уважаемые коллеги!

Говоря о сегодняшней конференции, сразу же замечу, что она проходит в условиях непростой и быстро меняющейся обстановки на международной арене, в условиях реализации мер антикризисного характера и импортозамещения. А потому мероприятие имеет еще большее значение. В таких условиях нам важно объединить усилия и вместе находить оптимальные и эффективные решения. Все те конструктивные и обоснованные предложения, которые были внесены до начала работы конференции, высказаны в рамках секционных заседаний и будут еще высказаны на пленарном заседании, обязательно должны найти отражение в проекте решения конференции. А мы со своей стороны постараемся внимательнейшим образом их изучить и по возможности учесть.

Сразу же замечу, что если мы и не сможем учесть все предложения, в любом случае они будут неким ориентиром, своего рода «дорожной картой» проводимой государственной политики и нормативного правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Во исполнение ФЗ-15, которым были внесены существенные изменения и дополнения в действующее законодательство о транспортной безопасности, Минтранс России была организована разработка целого пакета нормативных правовых актов. Если быть точнее, то это 16 проектов постановлений Правительства РФ и 10 приказов федеральных органов исполнительной власти. На сегодняшний день подготовлены и изданы шесть постановлений Правительства РФ. Помимо этого 10 проектов постановлений Правительства РФ находятся на проработке в аппарате Правительства и готовятся к рассмотрению на согласительных совещаниях.

Относительно приказов картина следующая: прошли госрегистрацию в Минюсте России восемь приказов Минтранса России. Два проекта приказа в настоящий момент проходят процедуру согласования с заинтересованными органами исполнительной власти.

Существенные коррективы в график подготовки нормативных правовых актов были внесены Планом первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации. И это вполне понятно. В связи с этим весьма оперативно был подготовлен проект

ФЗ «О внесении изменений и дополнений в федеральный закон «О транспортной безопасности», который принят Госдумой в первом чтении. При разработке проекта закона мы исходили из требования Президента РФ по переходу на риск-ориентированный подход и управление рисками. Законопроект предусматривает поэтапную реализацию и механизм переноса вступления в силу требований по обеспечению транспортной безопасности в отношении отдельных объектов транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) и транспортных средств (далее – ТС), исходя из риска совершения АНВ и возможных последствий. В частности, требования по обеспечению ТБ, предусмотренные частью 1 статьи 8 ФЗ-16 «О транспортной безопасности» для некоторых категорий объектов, не подлежащих категорированию по видам транспорта, за исключением воздушного транспорта, планируется применять с 1 января 2017 года. Предполагается, что эта норма будет распространяться на городской наземный электротранспорт, автомобильный транспорт по перевозке пассажиров и/или багажа в городском и пригородном сообщениях, пригородного железнодорожного транспорта, внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров и/или багажа. Исключения составляют ОТИ первой категории.

Законопроектом предусмотрена дифференциация сроков оснащения ОТИ и ТС техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, исходя из географического расположения таких объектов. Так как данный аспект также влияет на вероятность (риск) совершения АНВ.

В частности, оснащение техническими средствами обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС I и II категорий, а также ОТИ и ТС III, IV и V категорий, находящихся на территории Северо-Кавказского, Южного, Крымского, Центрального и Приволжского федеральных округов, предлагается осуществлять поэтапно в сроки, установленные планами обеспечения транспортной безопасности, но не позднее 1 июля 2017 года.

А вот для ОТИ и ТС III, IV и V категорий, находящихся на территории Дальневосточного, Сибирского и Уральского федеральных округов, – поэтапно в сроки, установленные планами обеспечения ТБ, до 1 января 2019 года. Я думаю, что понятно, почему предлагается смягчить сроки реализации требований ТБ для данных округов.

И еще на одну новацию хочу обратить ваше внимание. Это касается объектов дорожного хозяйства федеральных автомобильных дорог, ОТИ и ТС, находящихся в ведении федеральных органов исполнительной власти, судоходных ГТС, расположенных на водных путях, ОТИ и ТС, находящихся или используемых на ином законном основании ОАО «РЖД». Так вот этапы и сроки реализации планов обеспечения транспортной безопасности на них будут определяться Правительством РФ. В настоящее время министерство готовит поправки для рассмотрения во втором чтении законопроекта.

О перспективах принятия данного законопроекта и о других законодательных инициативах, я надеюсь, расскажет в своем выступлении сопредседатель конференции Александр Сергеевич Старовойтов.

Бесспорно, антикризисные меры не могли не оказать корректирующего воздействия на всю государственную политику и нормативное правовое регулирование в сфере транспортной безопасности. Во многом этим и объясняется необходимость проведения ревизии и корректировок уже подготовленных проектов НПА. В силу этого некоторые из них еще пока не приняты.

О принятых и разрабатываемых НПА, об особенностях и порядке их реализации сегодня состоялись дискуссии и обсуждения в рамках секционных заседаний. Разъяснения положений и рекомендации по исполнению отдельных вновь принятых нормативных правовых актов будут даны нашими коллегами в рамках тематических выступлений несколько позже.

При этом очень хочется надеяться, что в ходе конференции будут высказаны не просто замечания, но и внесены конструктивные и конкретные предложения, которые найдут отражение в решении. Так как сложностей и нерешенных проблем в сфере транспортной безопасности остается еще достаточно много. И это подтверждают поступающие в адрес Минтранса России и исполнительной дирекции конференции многочисленные вопросы и предложения. Об этом свидетельствуют многочисленные публикации в отраслевом специализированном журнале «Транспортная безопасность и технологии».

К примеру, весьма назрела необходимость уточнения и разъяснения отдельных положений Требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 15 ноября 2014 года № 1208 в части использования в акваториях морских портов и портов, которые расположены на внутренних водных путях, маломерных самоходных и несамоходных судов (плавательных средств).

По моему мнению, правового подкрепления требуют полномочия капитанов морских портов, на которых ответственность в сфере транспортной безопасности возложена, а механизм их реализации до конца не проработан. Мы также надеемся на более оперативное завершение со стороны ФГУП «Росморпорт» всех предусмотренных изменениями в Устав предприятия процедур в сфере транспортной безопасности, что должно повысить качество и надежность этой работы.

В сфере воздушного транспорта нам предстоит повнимательнее посмотреть на особенности обеспечения транспортной и авиационной безопасности аэродромов совместного базирования. Требуется не только консолидация усилий в этом вопросе разных министерств и ведомств, но и выработка единых принципов и подходов в обеспечении транспортной (авиационной) безопасности, в дальнейшей гармонизации требований законодательства о транспортной безопасности и международных договоров.

Для небольших субъектов перевозочного процесса, особенно на автомобильном транспорте, весьма сложным для практической реализации оказалось требование законодательства в части обязанности перевозчика по сбору и передаче персональных данных пассажиров. Здесь нам надо найти такие решения, чтобы они были адекватны по затратам, но и достаточны и эффективны одновременно с точки зрения транспортной безопасности.

Правительством поставлена задача импортозамещения программного обеспечения (далее – ПО), в том числе в транспортной отрасли (с 80% сейчас до 50% в 2025 году). В настоящее время в соответствии с Приказом Минкомсвязи России № 96 от 1 апреля 2015 года нашим министерством формируются предложения по включению в реестр такого ПО для транспортного комплекса. Мы надеемся сегодня услышать рекомендации и предложения по этому вопросу в части ПО в сфере транспортной безопасности, а также по усилению кибербезопасности и защиты информации.

Нам предстоит в весьма сжатые сроки привести транспортную инфраструктуру Крымского федерального округа в соответствие с требованиями российского законодательства о транспортной безопасности. В первую очередь это касается международного аэропорта Симферополь, пунктов пропуска через государственную границу, объектов морского и железнодорожного транспорта, а также нефтегазодобывающих платформ на шельфе Азовского и Черного морей.

Серьезная программа мер по обеспечению транспортной безопасности намечена и реализуется в рамках подготовки транспортной инфраструктуры к чемпионату мира – 2018. Это касается 11 субъектов РФ, где пройдут мероприятия этого большого спортивного праздника. А еще БАМ, проектирование и создание высокоскоростного железнодорожного движения и ряд других крупных инфраструктурных транспортных проектов. Но все они могут быть успешно реализованы только с учетом требований транспортной безопасности.

В создавшихся непростых экономических условиях особенно серьезно обозначил себя критерий экономической эффективности принимаемых мер по ОТБ. Иными словами, идет выбор того объема мер, которые при их

реализации будут создавать достаточный уровень безопасности на транспорте.

Нам также важно услышать и учесть мнения не только представителей транспортных предприятий, профессиональных объединений и ассоциаций транспортников, но и представителей органов управления транспортом субъектов РФ, которые традиционно принимают весьма активное участие в нашей конференции. Оно и понятно. Они ближе всех находятся к транспортным предприятиям, к ним чаще всех обращаются с проблемами.

И, конечно же, в этой связи мы весьма рассчитываем на компании, профессионально занимающиеся обеспечением комплексной и транспортной безопасности, на разработчиков и поставщиков инженерно-технических средств охраны и транспортной безопасности. Отрадно, что многие из них не только заинтересованы в создании новых образцов техники и оборудования, но и, как они выражаются, в создании прозрачных и понятных правил. Они выступают за четкие требования и условия, даже если они и предполагают дополнительную нагрузку и процедуры. И мы приветствуем такую позицию.

Я хочу поблагодарить руководителей известных в сфере транспортной безопасности компаний, которые выступили в качестве партнеров конференции, а в рамках конференции они выступят с докладами и сообщениями.

В холле развернуты девять демонстрационных зон новейших разработок в сфере транспортной безопасности. От себя замечу, я для себя нашел там немало интересного и перспективного.

Выражаю уверенность в том, что очередная четвертая ежегодная Всероссийская конференция позволит нам не только обсудить текущую ситуацию в сфере транспортной безопасности на данном этапе, но и наметить пути реализации поставленных Президентом и Правительством РФ задач в этой сфере с учетом политики антикризисных мер и импортозамещения на ближайшую перспективу.

Хочу заверить, что все высказанные предложения и замечания будут самым внимательным образом рассмотрены и проанализированы. На их базе будет сформирована окончательная редакция решения конференции, которое является для нас ориентиром в совершенствовании государственной политики и нормативного правового регулирования в сфере транспортной безопасности.