

Опыт реализации требований по обеспечению транспортной безопасности с учётом нового законодательства в сфере морского и речного транспорта

Транспортная безопасность достигается проведением единой государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности, системой мер экономического, политического, организационного и иного характера, адекватных угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства в транспортной сфере. Системный характер понятия транспортной безопасности определяет необходимость комплексного, системного решения проблем, имеющих в этой сфере.

Несмотря на поправки, внесенные в действующее законодательство о транспортной безопасности, в том числе, и на морском и транспорте, сохраняются противоречия, оказывающие негативное воздействие на организацию деятельности по обеспечению транспортной безопасности, создающие избыточные административные барьеры. Это увеличивает издержки и расходы и во многом снижает конкурентные преимущества отечественных морских портов.

Нуждается в совершенствовании система взаимодействия всех органов исполнительной власти отвечающих за транспортную безопасность. В соответствии с функциональными задачами правоохранительных органов и спецслужб должны быть более четко определены на законодательном уровне их роль, место и ответственность, как участников процесса обеспечения транспортной безопасности.

При реализации вопросов обеспечения безопасности в рамках Главы XI-2 МК СОЛАС-74 и Международного кодекса по охране судов и портовых средств нормативными актами Минтранса России и Росморречфлота предусматривалось непосредственное участие служб капитанов морских портов, в частности, – создание подразделений морской безопасности в Морских администрациях, решение через них организационных вопросов по внедрению требований МК ОСПС на ПС и ТС (с 2003 года), согласование планов охраны портовых средств, и последующий мониторинг их выполнения, в настоящее время служба капитана морского порта должна обеспечивать транспортную безопасность акватории морского порта, в том числе принимать меры по предотвращению, прекращению незаконных нахождения и передвижения морских и иных судов в акватории морского порта, при этом, капитан морского порта не располагает должными силами и средствами обеспечения транспортной безопасности.

В интересах обеспечения транспортной безопасности в морских портах в соответствии с Комплексной программой обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной постановлением Правительства РФ от 30.06.2010 № 1285-р проводится оснащение инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов. Однако вопросы технической эксплуатации и использования данных систем в интересах обеспечения транспортной безопасности нашел свое решение в последнее время - осуществляется передача оборудования от администраций морских портов в хозяйственное ведение ФГУП "Росморпорт", в морских портах вводится новый вид портовых сборов на обеспечение транспортной безопасности, поскольку

содержание сил и средств обеспечения транспортной безопасности является весьма затратной статьей расходов.

Федеральным законом ФЗ-225 от 23 июля 2013 года внесены поправки в законодательство о морских портах в части возложения на капитанов морских портов обязанностей по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта. Однако дальнейшего развития в виде соответствующих нормативных правовых актов данные нормы закона пока не получили, что создает трудности при практической реализации данного законодательного акта в морских портах. В настоящее время практической реализации требуют вопросы взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов субъектов федерации, местного самоуправления, администраций морских портов и капитанов морских портов при обеспечении транспортной безопасности.

Имеет место несогласованность международных (глава XI – 2 СОЛАС – 74 и МК ОСПС) и национальных (Федеральный закон от 09.02.2007 № 16 –ФЗ «О транспортной безопасности», приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 41 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта», приказ Росграницы от 27.12.2010 № 451-ОД «Об утверждении правил режима в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации») требований по обеспечению безопасности в морских портах, периодичности проведения учений и тренировок, процедурам досмотра и допуска на судно или территорию портового средства посетителей, к порядку оснащения судов и портовых средств инженерно-техническими средствами охраны, к порядку оформления пропусков на режимные территории, к введению различных «уровней охраны»/«уровней безопасности» и т.д. Соответственно, при проверках надзорные органы требуют исполнения нормативных актов именно по своему направлению деятельности и чаще всего, наказывают и штрафуют непосредственных исполнителей за несоблюдение норм законодательства, а это побуждает к дублированию распорядительных документов субъектов транспортной инфраструктуры морских портов.

Таким образом, отработка взаимодействия заинтересованных ведомств в сфере обеспечения транспортной безопасности и урегулирование подзаконных актов о транспортной безопасности позволит повысить уровень обеспечения транспортной безопасности в морских портах Российской Федерации.