



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

III ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
**ТРАНСПОРТНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ
И ТЕХНОЛОГИИ
ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ 2014**

03 СЕНТЯБРЯ - ДЕНЬ СОЛИДАРНОСТИ В БОРЬБЕ С ТЕРРОРИЗМОМ



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРОЕКТ

РЕШЕНИЕ

III ВСЕРОССИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
**«ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
И ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ
ТЕРРОРИЗМУ— 2014»**

03 сентября 2014 года
г. Москва

РЕШЕНИЕ**III-й Всероссийской конференции
«ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ
ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ – 2014»**

03 сентября 2014 года, г. Москва
(Правительство Москвы, ул. Новый Арбат, 36/19)

3 сентября 2014 года в г. Москве (Правительство Москвы, ул. Новый Арбат, 36/19) состоялась III ежегодная Всероссийская конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму» (далее – Конференция).

Участники Конференции (свыше 200 делегатов): депутаты Государственной думы РФ, представители федеральных органов исполнительной власти, Совета безопасности РФ, топ-менеджеры предприятий и организаций воздушного, железнодорожного, водного, автомобильного, промышленного, городского наземного транспорта и метрополитенов, дорожного хозяйства, а также профессиональных объединений и союзов транспортников России, международных организаций.

Конференция стала важным этапом в совершенствовании законодательной и нормативной правовой основы деятельности в сфере транспортной безопасности. Беспрецедентную активность в этом вопросе продемонстрировали органы государственной власти субъектов РФ, делегировавшие свыше 50 своих представителей для участия в работе Конференции и направившие большое количество замечаний и предложений для обсуждения в рамках Конференции и включения в проект Решения.

Конференция стала авторитетной площадкой обмена опытом, поиска и внедрения наиболее эффективных решений, инноваций и технологий в области транспортной безопасности. В ее работе приняли участие лидеры отрасли инженерно-технических средств охраны и обеспечения транспортной безопасности, аккредитованные организации в сфере транспортной безопасности, а также отраслевые научные и образовательные учреждения.

День проведения Конференции совпал с памятной датой – Днем солидарности в борьбе с терроризмом, что делает мероприятие знаковым и социально значимым событием не только в транспортной отрасли.

Организаторы: Комитет Государственной думы РФ по транспорту (заместитель председателя Комитета Государственной думы РФ по транспорту – А.С. Старовойтов), Министерство транспорта Российской Федерации (заместитель министра транспорта РФ – Н.Ю. Захряпин).

Организационный комитет: депутаты Государственной думы РФ, представители Минтранса России, МВД России, ФСБ России, Ространснадзора, Росавиации, Росжелдора, Росавтодора, Росморречфлота, ведущих профессиональных объединений и союзов транспортников, руководители компаний-производителей, поставщиков и инсталляторов в сфере комплексной и транспортной безопасности, образовательных и научных учреждений.

Оператор Конференции: РИА «Индустрия безопасности» и редакция журнала «Транспортная безопасность и технологии».

Главный соорганизатор Конференции: Ассоциация «Транспортная безопасность».

Участники мероприятия отметили новый формат (вначале – секционные заседания и обсуждение практических и специфических аспектов, а затем – пленарная часть и принятие Решения), а также важность и актуальность рассматриваемых на Конференции вопросов. По мнению участников, представленные доклады и выступления показали высокий профессиональный уровень Конференции, а в рамках выставочной экспозиции была продемонстрирована инновационная и практическая ценность технических средств охраны и транспортной безопасности. Предложения по совершенствованию работы в рассматриваемой сфере носили конкретный и конструктивный характер.

Конференция отметила серьезные изменения в организационном, законодательном и нормативном правовом регулировании в сфере транспортной безопасности. Принятые 3 февраля 2014 года поправки в ФЗ-16 «О транспортной безопасности» явились отражением многочисленных дискуссий, споров и обсуждений. Данные законодательные изменения – серьезный шаг вперед. Который стал возможным благодаря напряженной совместной работе как представителей законодательной власти (по инициативе и под руководством первого заместителя председателя Комитета Государственной думы РФ по транспорту В.Б. Ефимова), так и представителей заинтересованных федеральных органов государственной власти (Минтранса России, МВД России, ФСБ России), практических работников, профессиональных объединений, союзов и ассоциаций транспортников.

Весьма ощутимой в этой работе была и остается информационная поддержка со стороны отраслевого журнала «Транспортная безопасность и технологии», на страницах которого на регулярной основе публикуются аналитические статьи и материалы, проводятся дискуссии и опросы по самым сложным и злободневным вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Принимаемые в рамках настоящей Конференции Решения становятся основой для дальнейшего совершенствования деятельности по обеспечению транспортной безопасности.

В Госдуме РФ находится на рассмотрении ряд законопроектов, затрагивающих вопросы транспортной безопасности, принятие которых должно способствовать дальнейшему совершенствованию деятельности по обеспечению транспортной безопасности.

Минтранс России подготовлен целый пакет проектов основополагающих нормативных правовых актов по обеспечению транспортной безопасности. Часть из них – уже приняты в установленном порядке. ФСБ России разработан важнейший для отрасли документ – проект постановления Правительства РФ «Об установлении Требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядке их сертификации», принятие и реализация которого должны содействовать выработке единой технической политики, предотвращению недобросовестной конкуренции и продвижения некачественной продукции.

Параллельно в России разворачивается работа по повсеместному внедрению АПК «Безопасный город» и мер по антитеррористической защищенности объектов и мест с массовым пребыванием людей. Это, по мнению участников Конференции, требует координации усилий, выработки и внедрения единых стандартов и технических требований для обеспечения последующей интеграции систем и сегментов транспортной безопасности в единый комплекс.

Законодательные нововведения и разрабатываемые проекты нормативных правовых актов с одновременным активным внедрением технологий и инноваций в сфере транспортной безопасности должны стать очередным серьезным шагом вперед в совершенствовании деятельности по повышению защищенности транспортного комплекса России от актов незаконного вмешательства.

Конференция высоко оценивает практическую значимость состоявшегося в рамках мероприятия обмена опытом реализации требований законодательства о транспортной безопасности, применения современных технологий и систем охраны и безопасности. В том числе продемонстрированных в выступлениях, представленных в материалах участников Конференции и в официальном специализированном издании «Транспортная безопасность и технологии».

Вместе с тем в докладах и в выступлениях участников Конференции, а также в многочисленных обращениях с территорий отмечено, что, несмотря на поправки, внесенные в действующее законодательство, и подготовленный пакет проектов

нормативных правовых актов все еще сохраняется большое количество проблем и противоречий, оказывающих негативное воздействие на организацию деятельности по обеспечению транспортной безопасности, создающих избыточные административные барьеры. Это увеличивает издержки и расходы и во многом снижает конкурентные преимущества отечественных компаний.

Некоторые проблемные вопросы и предложения общего характера или имеющие отношение к двум и более видам транспорта

В ходе подготовки к Конференции и в выступлениях ее участников отмечалась необходимость дальнейшего совершенствования законодательства и нормативной правовой базы в сфере транспортной безопасности.

В целом позитивно была оценена попытка Минтранса России, предпринятая в период подготовки к Конференции, по исключению из сферы транспортной безопасности малозначительных и не представляющих явных угроз объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС). Приказом Минтранса России № 196 от 23 июля 2014 года (зарегистрирован в Минюсте РФ 14 августа 2014 года № 33589) был утвержден «Перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта». Однако, несмотря на это, остается еще масса малозначительных ОТИ и ТС, категорирование которых также представляется нецелесообразным.

Высказаны пожелания по ускорению процесса оптимизации перечня ОТИ и ТС и, соответственно, процедур и сроков проведения категорирования и уведомления собственника о присвоении категории, оценки уязвимости и ее утверждения, разработки, утверждения и реализации планов транспортной безопасности. Требуют скорейшего решения проблемы исключения дуближа и параллелизма в государственном регулировании вопросов транспортной и авиационной безопасности, охраны судов и портовых средств, ядерной и радиационной безопасности, физической защиты объектов «Атомфлота», в том числе регламентированных нормами международного права.

Неурегулированным остается вопрос компетенции и сферы ответственности органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления в области обеспечения транспортной безопасности.

Представляется актуальным вопрос передачи части полномочий компетентных органов их территориальным органам и/или частично органам государственной власти субъектов РФ.

Участники Конференции напрямую связывают ряд существующих проблем с отсутствием в соответствующих классификаторах ОКВЭД вида деятельности «Обеспечение транспортной безопасности». В Едином тарифно-квалификационном справочнике работ и профессий рабочих (ЕТКС), а также в Едином квалификационном справочнике должностей руководителей (ЕКС) также отсутствуют профессии и должности работников, специалистов и служащих подразделений транспортной безопасности. Несмотря на то что этого прямо требует ст. 143 Трудового кодекса РФ для последующей тарификации работ и присвоения тарифных разрядов. По этой причине затруднены разработка и утверждение организационно-штатных структур управления транспортной безопасностью, к тому же значение указанного термина в нормативных правовых актах не определено. Соответственно, это затрудняет разработку профессиональных стандартов на сотрудников подразделений транспортной безопасности, государственных образовательных стандартов и, как следствие, организацию подготовки работников, специалистов и служащих подразделений транспортной безопасности по типовым программам.

Участники Конференции поддерживают законодательную инициативу в части гармонизации соответствующих положений ФЗ-16 «О транспортной безопасности», связанных с приобретением, хранением, ношением служебного оружия с нормами ФЗ-150 от 13 декабря 1996 года «Об оружии». И надеются, что его рассмотрение состоится в осеннюю сессию 2014 года, а его принятие позволит снять существующие противоречия.

Участники Конференции отмечают отсутствие единой для всех видов транспорта и научно обоснованной методики категорирования ОТИ и ТС (обоснования количества категорий, исходя из реальных угроз, ущерба и с учетом специфических особенностей), что, по их мнению, оборачивается необоснованными затратами. Приказом Минтранса России № 196 от 23 июля 2014 года острота данной проблемы частично снята. Но тем не менее остаются позиции, которые требуют дополнительной проработки и уточнения, а объекты ОТИ и ТС – исключения из перечня категорируемых.

Не до конца урегулированными остаются вопросы введения сплошного досмотра лиц, прибывающих в зону свободного доступа аэропорта, железнодорожного вокзала, автовокзала, морского и речного порта. Не создан перечень предметов, веществ и материалов, запрещенных или ограниченных для перемещения в

зону свободного доступа, в технологический и перевозочный секторы зоны транспортной безопасности вне зависимости от вида транспорта. Соответствующие нормативные правовые акты все еще находятся в стадии разработки.

Еще не сформировалась должным образом единообразная и отработанная практика получения субъектами транспортного комплекса заключений органов внутренних дел в отношении лиц, рассматриваемых для приема на работу, а также порядок проверки сведений в отношении таких лиц. Существуют разночтения относительно действий администрации объекта транспортной инфраструктуры или перевозчика в случае получения в отношении работников, с которыми уже заключены трудовые договоры, отрицательного заключения органа внутренних дел.

Действующим законодательством (п. 1.2 ст. 1 ФЗ-16 «О транспортной безопасности») на физических лиц, следующих либо находящихся на ОТИ или ТС, возложена обязанность по выполнению требований транспортной безопасности. Однако данная позиция не нашла подкрепления в административном и уголовном законодательстве.

Участниками Конференции в очередной раз отмечено, что в настоящее время вопросы обеспечения безопасности объектов топливно-энергетического комплекса (в том числе гидротехнических сооружений, по которым проходят дороги общего пользования) подпадают под регулирование как Федерального закона от 21 июля 2011 года № 256-ФЗ «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса», так и Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Таким образом, двойное регулирование одних и тех же отношений двумя федеральными законами, по мнению участников Конференции, является нецелесообразным.

Поэтому Конференцией поддержана законодательная инициатива по внесению в Госдуму России законопроекта, упорядочивающего вопрос обеспечения безопасности объектов топливно-энергетического комплекса, расположенных в границах объектов транспортной инфраструктуры. Конференция надеется, что, несмотря на отрицательный отзыв на законопроект Правительства Российской Федерации и заключение Комитета Государственной думы по безопасности и противодействию коррупции, он все-таки будет доработан и принят.

Недостаточно урегулированы вопросы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства (ст. 8 ФЗ-16 «О транспортной безопасности»). Данное требование закона не получило регламентации на уровне подзаконных актов. В частности, не внесены дополнения в состав

разделов проектно-сметной документации (утв. Постановлением Правительства РФ от 16 февраля 2008 года № 87), отсутствуют соответствующие национальные стандарты и своды правил, исполнение которых на добровольной основе обеспечивало бы реализацию требований транспортной безопасности. А это, в свою очередь, приводит к конфликтным ситуациям при прохождении государственной экспертизы проектов ОТИ, затягивает сроки начала и окончания возведения ОТИ, приводит к увеличению расходов при оснащении и дооснащении объектов ИТСО и ТБ после ввода этих ОТИ в эксплуатацию.

По мнению участников Конференции, состояние транспортной безопасности ОТИ и ТС, его соответствие требованиям законодательства должно стать одним из обязательных условий лицензирования перевозочной деятельности на всех видах транспорта. А технические регламенты на производство транспортных средств, подвижного состава и судов (разрабатываемые и действующие) должны быть дополнены позициями, связанными с обеспечением транспортной безопасности и оснащением ТС ИТСО на стадии их производства.

До настоящего времени не решены вопросы исполнения Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19 июля 2012 г № 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных». Вызывает справедливые нарекания тот факт, что многие иностранные перевозчики просто игнорируют требования российского законодательства в этой части. Весьма сомнительным представляется регламентированное указанным приказом Минтранса России время для передачи персональных данных о пассажирах в АЦБПДП — с задержкой не более 30 минут (раздел III п. 29). Наиболее актуальна эта проблема применительно к аэропортам местного значения и посадочным площадкам с малым пассажиропотоком отдаленных территорий, к небольшим автостанциям, где отсутствуют соответствующие средства телекоммуникации и связи.

Нечетко регламентированы действия (права) перевозчика или владельца транспортной инфраструктуры в случае отказа пассажира предъявить документ, удостоверяющий личность.

По мнению участников Конференции, представляется целесообразным в случае наличия разрозненных ОТИ крупных транспортных узлов установить порядок разработки плана транспортной безопасности на такие узлы в целом, а не на отдельные его составные части.

Воздушный транспорт

По-прежнему неурегулированным остается вопрос гармонизации законодательства в области транспортной безопасности и авиационной безопасности. С одной стороны, действуют нормы международного права, Воздушный кодекс РФ, Федеральные авиационные правила в части авиационной безопасности (требуется создание служб авиационной безопасности, разработка и реализация программ по авиационной безопасности и др.). С другой стороны – нормы ФЗ-16 «О транспортной безопасности», обязывающие авиапредприятия и авиаперевозчиков параллельно создавать подразделения и силы транспортной безопасности, осуществлять аналогичную деятельность по защите от актов незаконного вмешательства (проводить оценку уязвимости, разрабатывать и реализовывать Планы транспортной безопасности и т.д.).

Сохраняется множество вопросов относительно реализации Постановления Правительства РФ № 42 от 1 февраля 2011 года в части охраны периметров аэропортов силами ведомственной охраны Минтранса России, что вызывает множество нареканий. На практике это приводит к разным толкованиям и, как следствие, к применению мер прокурорского реагирования, понуждению к заключению договоров охраны, принижению роли служб авиационной безопасности и увеличению расходов авиапредприятий.

Требуется урегулирования на международном уровне вопрос реализации положений нового регламента Еврокомиссии, согласно которому эксплуатанты, перевозящие грузы и почту по направлению в страны ЕС, обязаны получать статус «грузо-почтового перевозчика, выполняющего рейсы в Союз из аэропорта третьей страны» (АССЗ). Представляется несправедливой и неоправданной ситуация, при которой зарубежные авиаперевозчики, в отличие от отечественных, не выполняют требования законодательства РФ в сфере обеспечения транспортной безопасности, что ставит последних в менее выгодное конкурентное положение.

----- ДЛЯ ЗАПИСЕЙ -----

Морской и речной транспорт

Конференция отмечает существенные изменения и нововведения в сфере транспортной безопасности ОТИ и ТС водного транспорта. В частности, предпринятую попытку законодательного урегулирования вопроса признания Планов транспортной безопасности в качестве планов охраны в соответствии с Кодексом ОСПС.

В связи с законодательными нововведениями (ФЗ-15) к ОТИ теперь отнесены находящиеся во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе искусственные острова, установки и сооружения. Это требует корректировки действующих и разработки недостающих законодательных и нормативных правовых актов, регламентирующих механизм реализации данных нововведений.

Кроме того, сохраняется состояние «двойного» регулирования требований по обеспечению безопасности морских нефтегазовых платформ (далее - МНГП) на континентальном шельфе РФ.

Так, согласно положениям п. «е» ч. 5 ст. 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» МНГП относятся к «объектам транспортной инфраструктуры» и к ним применяются требования транспортной безопасности. В то же время проект Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования отношений в сфере недропользования на российском участке дна Каспийского моря» (ст. 5) предлагает применять к МНГП положения Федерального закона от 21.07.2011 № 256-ФЗ «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса». Двойное регулирование может вызвать правовые противоречия и дополнительные расходы для хозяйствующих субъектов, что неизбежно приведет к снижению эффективности их деятельности.

Имеет место несогласованность международных (глава XI-2 СОЛАС-74 и МК ОСПС) и национальных (Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности») требований по обеспечению транспортной безопасности. Подготовленный Минтрансом России проект нормативного правового акта о требованиях транспортной безопасности не учитывает, а иногда и противоречит многим положениям главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств», а также положениям отечественных нормативных документов, принятых во исполнение указанных международных норм. Это относится и к периодичности

проведения учений и тренировок, и к процедурам досмотра и допуска на судно или территорию портового средства посетителей, и к порядку оснащения судов и портовых средств инженерно-техническими средствами охраны (обеспечения транспортной безопасности), и к введению различных «уровней охраны» / «уровней безопасности».

Необходимо определить статус морских перевозок из порта (пункта) погрузки до порта (пункта) разгрузки, находящихся в юрисдикции Российской Федерации, расположенных в территориальном море, внутренних морских водах, исключительной экономической зоне Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации (к примеру, путем их признания в качестве портовых средств) и т.д.

Участники Конференции указывают на отсутствие в законодательстве определения акватории вокруг МНГП, в которой должны поддерживаться меры обеспечения транспортной безопасности. Так как, по их мнению, граница ОТИ начинается от борта платформы, что не позволяет полноценно осуществлять обеспечение транспортной безопасности (поскольку осуществить акт незаконного вмешательства с водной акватории, находясь в непосредственной близости от платформы не составляет никакого труд).

Остаются до конца неурегулированными вопросы обеспечения транспортной безопасности, морских и речных судов и иных плавсредств, находящихся в ведении Росрыболовства, «Атомфлота», нефтяных и газовых компаний, Минобороны и др.

По-прежнему сохраняется много вопросов относительно оптимизации перечня объектов, подлежащих категорированию в сфере водного транспорта. Приказ Минтранса России от 23 июля 2014 года № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» эту проблему практически не решил и вызвал массу вопросов. Вызывает сомнение сохраняющееся требование по категорированию – к примеру, пристаней и дебаркадеров в сельских поселениях и садовых некоммерческих товариществах, а также судов, не перевозящих пассажиров и опасные грузы, стоечных судов и плавкранов и других небольших морских и речных судов.

По мнению участников Конференции, также выглядит алогичным решение об исключении из числа категорируемых участков внутренних водных путей в границах Южного федерального округа, тогда как в границах других округов данное требование почему-то осталось.

Требуют гармонизации вопросы исполнения законодательства о транспортной безопасности и законодательства в области ядерной и радиационной безопасности применительно к

ОТИ и судам ФГУП «Атомфлота», а также госкорпорации «Росатом». На сегодня в этой сфере наблюдается дублирование требований ФЗ-16 «О транспортной безопасности» и соответствующих нормативных правовых актов и «Правил физической защиты ядерных материалов, ядерных установок и пунктов хранения ядерных материалов» (утв. Постановлением Правительства РФ № 456 от 10 июля 2007 года). Наряду с этим действуют нормы международных договоров и Кодекс ОСПС. Одновременное исполнение требований указанных норм и требований приводит к фактическому дублированию функций, ведению дополнительной документации, подготовки персонала по нескольким программам одновременно, существенному увеличению служебной нагрузки на экипажи и затрат времени и ресурсов.

Федеральным законом ФЗ-225 от 23 июля 2013 года внесены поправки в законодательство о морских портах в части возложения на капитанов морских портов дополнительных 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 законодательных нововведений и влияет на обеспечение транспортной безопасности акваторий.

----- ДЛЯ ЗАПИСЕЙ -----

Железнодорожный транспорт. Промышленный железнодорожный транспорт. Метрополитены

Вызывает сомнения обоснованность присвоения соответствующих категорий опасности подвижному составу и ряду объектов малозначительных объектов транспортной инфраструктуры. Как отмечали участники Конференции, требования транспортной безопасности в части проведения оценки уязвимости ОТИ, разработки и утверждения планов обеспечения транспортной безопасности, формирования подразделений транспортной безопасности и т.д. являются завышенными, а сроки – нереальными.

Требуют уточнения и дифференциации подходы в обеспечении транспортной безопасности железнодорожного транспорта необщего пользования, технологического железнодорожного транспорта предприятий и высокоскоростного железнодорожного движения, что также должно найти свое отражение в нормативных правовых актах по обеспечению транспортной безопасности.

----- ДЛЯ ЗАПИСЕЙ -----

Аккредитованные организации в области обеспечения транспортной безопасности

Весьма широко на Конференции были представлены отечественные и зарубежные лидеры отрасли транспортной безопасности, аккредитованные в области транспортной безопасности организации, а также инновационные решения, технологии и оборудование обеспечения транспортной безопасности. Участники Конференции отметили возросший уровень решений, предлагаемых компаниями, аккредитованными в области транспортной безопасности, перспективы и реальные разработки в области импортозамещения.

Вместе с тем представители ведущих компаний, оказывающих услуги в сфере транспортной безопасности, высказали озабоченность сложившейся практикой отбора претендентов на выполнение работ в области транспортной безопасности. Участники Конференции отметили слабую обеспеченность регионов Сибири и Дальнего Востока аккредитованными в области транспортной безопасности организациями, обусловленную во многом недостаточно гибкими и адекватными тарифами на услуги по оценке уязвимости и разработке планов транспортной безопасности. А это неминуемо ухудшает конкурентную среду и снижает качество работ и услуг в указанной сфере деятельности.

Отсутствие законодательно установленных фильтров и барьеров на пути недобросовестных компаний и предпринимателей (саморегулирования или лицензирования деятельности, сертификации оборудования) зачастую приводит к несоблюдению установленных сроков, снижает эффективность освоения финансовых ресурсов и ставит под сомнение требования законодательства об ограниченности доступа к сведениям о

транспортной безопасности. А надежность систем транспортной безопасности зачастую ставится под сомнение.

Существующая законодательная и нормативная правовая база не защищает транспортный комплекс от недобросовестных исполнителей работ, приводит к несогласованности и затрудняет интеграцию подсистем обеспечения транспортной безопасности в единый комплекс. Особенно это наблюдается на ОТИ смешанного (совмещенного) назначения (к примеру, плотина судоходной ГТС, по которой перемещается автомобильный транспорт, или совмещенный железнодорожно-автомобильный мост).

Необходимо создание технических требований в области транспортной безопасности, учитывающих специфические особенности разработки шельфовых месторождений углеводородов и в арктической зоне. А также в связи с расширением Северного морского пути, расширением высокоскоростного железнодорожного сообщения, реализацией Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

Лидеры отрасли систем и оборудования транспортной безопасности приветствуют разработанный ФСБ России проект постановления Правительства РФ «Об установлении Требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядке их сертификации» и считают, что наличие такого документа давно назрело и весьма актуально. Они выразили готовность принять участие в его доработке и оказать содействие его скорейшему принятию и вступлению в законную силу.

----- ДЛЯ ЗАПИСЕЙ -----

Автомобильный транспорт. Дорожное хозяйство. Городской электрический транспорт

По мнению участников Конференции — специалистов в области дорожного хозяйства — вызывает сомнения обоснованность и экономическая целесообразность реализации в полном объеме требований транспортной безопасности на малых и части средних мостовых сооружениях, особенно за пределами населенных пунктов и на автодорогах с небольшой интенсивностью движения. По их мнению, «Перечень объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не

подлежащих категорированию по видам транспорта», утвержденный Приказом Минтранса России № 196 от 23 июля 2014 года, нуждается в дальнейшем расширении с целью исключения ОТИ и ТС, не являющихся опасными с точки зрения транспортной безопасности.

Одновременно были высказаны предложения по внесению изменений в критерии оценки ОТИ дорожного хозяйства при определении их категории с точки зрения значимости, а также снижение требований транспортной безопасности к ОТИ третьей и четвертой категорий.

Большое количество вопросов у участников Конференции – представителей автомобильного транспорта – вызывает механизм исполнения Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19.07.2012 № 243 в части формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (АЦБПДП). Весьма негативно участники Конференции и представители органов государственной власти субъектов РФ высказывались относительно так называемых заказных перевозок. Они считают, что многие перевозчики таким образом просто уходят от реализации требований транспортной безопасности и соответствующих расходов, что ставит в невыгодное положение добросовестных перевозчиков.

----- для ЗАПИСЕЙ -----

С целью дальнейшего совершенствования государственного регулирования, надзора и практической реализации требований транспортной безопасности Конференция предлагает:

1. При доработке проектов нормативных правовых актов предусмотреть рекомендации участников Конференции по оптимизации перечня ОТИ и ТС и, соответственно, процедур и сроков проведения категорирования и уведомления собственника о присвоении категории, оценки уязвимости и ее утверждения, разработки, утверждения и реализации планов транспортной безопасности.

2. Разработать и внести соответствующие поправки в действующее законодательство в части разграничения ответственности и полномочий в области обеспечения

защищенности от АНВ объектов топливно-энергетического комплекса, расположенных в границах объектов транспортной инфраструктуры, а также объектов транспортной инфраструктуры, находящихся на территории объектов ТЭК (смешанных объектов), с целью реализации единой технической политики и интеграции систем безопасности в единый комплекс.

3. Регламентировать требования транспортной безопасности к ОТИ (искусственные острова, установки и сооружения на базе морских плавучих платформ), расположенным на континентальном шельфе, во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне РФ, увязав их с нормами Международного кодекса ОСПС.

4. Провести ревизию перечня аэропортов и объектов их инфраструктуры, находящихся под охраной ведомственной охраны. И привести его в соответствие с требованиями Постановления Правительства РФ № 42 от 01 февраля 2011 года, исключив при этом факты понуждения к заключению договоров охраны аэропортов, не являющихся международными и не относящихся к федеральной собственности.

5. Осуществить меры по гармонизации требований законодательства в области транспортной безопасности (ФЗ-16 «О транспортной безопасности») и требований по физической защите Атомного флота («Правила физической защиты ядерных материалов, ядерных установок и пунктов хранения ядерных материалов», утв. Постановлением Правительства РФ от 10 июля 2007 года № 456) с целью исключения: дублирования, необходимости выделения на судне различных зон ответственности, формирования дополнительной документации, а также сокращения расходов.

6. Внести соответствующие поправки в действующее законодательство (в том числе в Воздушный кодекс РФ, Федеральные авиационные правила и др.) в части гармонизации понятий «авиационная безопасность» и «транспортная безопасность» в соответствии с положениями Международных договоров Российской Федерации в области авиационной безопасности, исключив дублирование требований и функций транспортной и авиационной безопасности.

7. Ускорить заключение между Российской Федерацией и Евросоюзом Соглашения о признании эквивалентными стандартов по авиационной и транспортной безопасности. Провести работу с зарубежными перевозчиками пассажиров и грузов на всех видах транспорта о выполнении ими на территории Российской Федерации в полном объеме требований национального законодательства в сфере транспортной безопасности наравне с отечественными перевозчиками.

8. Признать авиационные компании, аэропорты и

авиапредприятия юридическими лицами с особыми уставными задачами для их последующей аккредитации в качестве подразделений транспортной безопасности.

9. Дополнить коды ОКВЭД соответствующими видами деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности, а ЕКС и ЕТКС – соответствующими должностями и специальностями, разработать профессиональные стандарты для персонала подразделений транспортной безопасности.

10. Проанализировать практику запросов и получения заключений органов внутренних дел относительно возможности (невозможности) допуска лиц, принимаемых на работу, связанную с обеспечением транспортной безопасности, наметить и реализовать дополнительные меры по ее совершенствованию.

11. Рассмотреть вопрос об исключении ведомственной разобщенности и о создании единых требований и стандартов построения систем комплексной безопасности ОТИ и ТС. В том числе на «смешанных» объектах (ТЭК и транспорт) с целью последующей интеграции этих систем в единый комплекс и в АПК «Безопасный город».

12. Учитывая высокую представительность участников (свыше 300 человек), формат и содержательность Конференции, актуальность рассматриваемых в рамках Конференции вопросов, практическую полезность и значимость принимаемых решений и рекомендаций, считать целесообразным проведение IV Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму» в сентябре-октябре 2015 года.

КОНФЕРЕНЦИЯ ПРОСИТ:

1. Комитет Государственной думы Российской Федерации по транспорту (А.С. Старовойтов) – направить настоящее Решение в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации, в органы государственной власти субъектов РФ, а также в адрес ведущих профессиональных объединений, ассоциаций и союзов транспортников, руководителям крупнейших предприятий транспортного комплекса, в отраслевые научные и образовательные учреждения с целью информационного обеспечения и содействия в их практической деятельности.

2. Минтранс России, МВД России, ФСБ России, Минрегион России, Минэкономразвития России, Минтруд России, Ространснадзор, Росжелдор, Росавиацию, Росавтодор, Росморречфлот и другие федеральные органы исполнительной власти, а также органы государственной власти субъектов Российской Федерации :



www.securitymedia.ru