

В своем выступлении хочу проинформировать вас о проводимой Минтрансом России работе по совершенствованию законодательства в области обеспечения транспортной безопасности, которая осуществляется с учетом необходимости оптимизации затрат и снижения финансовой нагрузки на субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков, без ущерба для защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства. Актуальность данной темы не требует дополнительной аргументации, так как финансовые затраты занимают значительное место в расходной части субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков.

Необходимо отметить, что вступление в силу Федерального закона №270-ФЗ во многом корректирует модель правоотношений участников процесса обеспечения транспортной безопасности, упрощает, в обозримой перспективе, после выхода подзаконных актов, определенные процедуры и снижает финансовую нагрузку на транспортную отрасль.

В проводимой нормотворческой работе министерства относительно законодательства о транспортной безопасности можно выделить два блока проектируемых изменений:

«Общий» для всех отраслей транспорта

«Индивидуальный» для одного или двух видов транспорта, с учетом специфики их деятельности.

Тезисно изложу приоритетные направления первого «Общего» блока проектируемых изменений. В проекте развития положений Федерального закона №270-ФЗ предлагается исключить обязанность субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков проводить процедуры категорирования, оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности для транспортных средств (за исключением транспортных средств ледокольного флота). Данная процедура позволит избежать тех финансовых затрат, которые несут субъекты и перевозчики на проведение указанных работ. {Вместо планов обеспечения транспортной безопасности для некатегорируемых транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры вводятся паспорта транспортной безопасности – прим. ред} Паспорта будут разрабатываться и утверждаться непосредственно самими перевозчиками, и направляться в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта.

Также планируется издание новых требований по всем видам транспорта, новых требований по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта, и требований по обеспечению транспортной безопасности для объектов транспортной инфраструктуры, неподлежащих категорированию. При издании выше указанных требований предлагается применить дифференцированный подход в обеспечении транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, исходя из их функционального назначения и эксплуатационных обязанностей. А для транспортных средств — исходя из видов осуществляемых перевозок и специфики перевозочного процесса.

В новых требованиях для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры предлагается увеличить срок проведения оценки уязвимости и привлечения подразделений транспортной безопасности до 5 и 4 месяцев — для субъектов транспортной инфраструктуры, осуществляющих закупки работ и услуг в соответствии с Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для

обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Во избежание правового пробела до издание новых требований применяются ранее изданные. Для практического исполнения субъектами транспортной инфраструктуры новых положений Минтранс России также разрабатываются – типовая форма паспортов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию и транспортных средств.

Помимо названных нормативных актов также предстоит:

Издать порядок доступа к данным, полученным от средств обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств и передачи этих данных подразделениям уполномоченных федеральных органов исполнительной власти;

Определить порядок категорирования объектов транспортной инфраструктуры;

Определить перечень объектов систем связи, навигации, и управления движением транспортных средств, являющихся объектами транспортной инфраструктуры в значении Федерального закона №16-ФЗ;

Внести изменения в действующие нормативно-правовые акты, регламентирующие вопросы подготовки и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности. Как мы знаем у нас теперь и специализированные организации и сотрудники являются силами обеспечения транспортной безопасности, соответственно для них тоже должны быть разработаны программы.

В рамках разработанного Минтранс России проекта Федерального закона о внесении изменения в Федеральный закон №16-ФЗ по транспортной безопасности планируется оптимизировать затраты на одновременное осуществление мероприятий в рамках охраны объектов транспортной инфраструктуры и их защиты от актов незаконного вмешательства посредством издания перечня наиболее важных объектов, защита от актов незаконного вмешательства которых осуществляется подразделениями ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, являющихся подразделениями транспортной безопасности. По нашему мнению, это также приведет к снижению затрат, так как субъекты транспортной инфраструктуры не будут заключать отдельные договоры на охрану и на защиту.

Внести изменения в приказ Минтранса России № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности». Изменения позволят исключить необходимость создания специальных лабораторий по идентификации запрещенных предметов или веществ.

Что касается второго блока – «Индивидуального» для одного-двух видов транспорта, то на железнодорожном и внутреннем водном транспорте, в рамках разработанного Минтранс России проекта Федерального закона об изменениях в Федеральный закон №16-ФЗ предлагается исключить необходимость получения специальных разрешений на перевозку внутренним водным и железнодорожным транспортом при перевалке грузов повышенной опасности в портах расположенных на внутренних водных путях. При этом одновременно законопроектом и проектным постановлением предлагается установить лицензионные требования, по наличию у лицензиата плана обеспечения транспортной безопасности. Это позволит устранить дублирование процедур при выдаче специальных разрешений на перевозки внутренним водным и железнодорожным транспортом грузов повышенной

опасности.

Морской транспорт. Планируется имплементация в Федеральный закон «О транспортной безопасности» положений Международной конвенции по «Охране человеческой жизни на море» от 1974 года и Международного кодекса ОСПС. Данный подход позволит также исключить дублирования отдельных положений законодательных актов в области обеспечения транспортной безопасности с положениями постановления правительства РФ №746, и, как следствие, снизить финансовую нагрузку на субъекты транспортной инфраструктуры морского транспорта.

Железнодорожный транспорт. При Министерстве транспорта в течение полугода работала Межведомственная рабочая группа из представителей ОАО «РЖД», Минтранса России, ФСБ, МВД и других органов государственной власти. Рассматривались вопросы оптимизации затрат без ущерба для защищенности объектов транспорта железнодорожной составляющей. По результатам данной работы предлагается внесение изменений в порядок установления категорий и критерии категорирования для железнодорожного транспорта, включив дополнительные показатели критериев категорирования, расширив перечень железнодорожных станций, железнодорожных вокзалов, железнодорожных мостов, эстакад и т.д. Также планируется внесение в порядок установления категорий и критерии категорирования показателей интенсивности движения поездов и потока пассажиров, чего не было ранее. Запланировано отнесение к объектам транспортной инфраструктуры, подлежащих категорированию отдельных железнодорожных мостов, отдельных железнодорожных станций, отдельных железнодорожных вокзалов с малой вместимостью пассажиров.

На автомобильном и железнодорожном транспорте предполагается исключить необходимость проведения процедур подготовки и аттестаций в отношении персонала транспортных средств, автомобильного, городского, наземного электрического транспорта и транспортных средств, осуществляющих железнодорожные перевозки на пригородном сообщении путем установления Минтрансом России порядка проведения инструктажа и проверки знаний лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности в соответствующем субъекте транспортной инфраструктуры или лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности соответствующего транспортного средства. Также предполагается предоставить возможность для двух объектов транспортной инфраструктуры, находящихся на одном участке, одном объекте или железной дороге, и принадлежащих одному субъекту создавать единый пункт управления и обеспечения транспортной безопасности.

Значительное внимание уделяется воздушному транспорту. Применяемые в настоящее время две системы авиационной и транспортной безопасности приводят к случаям конкурирования отдельных ветвей законодательства по обеспечению транспортной и авиационной безопасности. в то же время реализация тех и других мероприятий направлена на достижение схожих целей – защита объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Как следствие в рамках законодательных норм в области транспортной и авиационной безопасности необходимо одновременно привлекать подразделения транспортной безопасности и службу авиационной безопасности, проводить подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности и служб авиационной безопасности и т.д.

Минтранс России с учетом мнений и выработанных консолидированных решений при участии межведомственной рабочей группы разработан проект федерального закона, направленный на гармонизацию норм транспортной и авиационной безопасности.

Отмечу концептуальные подходы, заложенные в законопроекте. Проектируемыми нормами предлагается установить, что защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства будет осуществляться в рамках законодательства о транспортной безопасности, обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средств воздушного транспорта будет включать в себя защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, предусмотренную стандартами международной организацией гражданской авиации. Для сохранения преемственности в вопросах обеспечения защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства законопроектом предлагается установить соответствующую отсылочную норму в Воздушном кодексе РФ.

Уважаемые коллеги, есть основания полагать, что предлагаемые изменения позволят снизить затраты субъектов транспортной инфраструктуры на обеспечение транспортной безопасности, и что самое важное, повысить уровень защищенности транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.