

Тезисы выступления члена Комитета
Государственной Думы Российской Федерации
по транспорту и строительству
А.С. Старовойтова
на семнадцатой Международной
научно-практической конференции
«Терроризм и безопасность на транспорте»

Уважаемые участники мероприятия, коллеги, друзья!

В своем сегодняшнем выступлении я хотел остановиться на вопросах, связанных с реализацией Федерального закона «О транспортной безопасности».

Как вам известно, в настоящий момент Комитет Государственной Думы по транспорту и строительству совместно с Минтрансом России готовят ко второму чтению, внесённые Правительством Российской Федерации изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности».

Целью нового законопроекта является совершенствование нормативного правового регулирования вопросов, связанных с обеспечением транспортной безопасности. В настоящий момент проходят последние согласования на уровне Правительства Российской Федерации. Сроки поставлены жёсткие, поэтому делается всё возможное для скорейшего успешного решения вопроса. В этой связи высказываю надежду, что в

ближайшее время Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации во втором и третьем чтении примет изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности».

Конечно, после принятия нового Федерального закона необходимо будет внести различные изменения (от существенных до чисто терминологических) в нормативные правовые акты Правительства РФ и Минтранса России, устанавливающие соответствующие требования, порядки и регламенты по вопросам обеспечения ТБ, а также разработать и принять новые нормативно правовые акты.

При этом, уверен, что Минтранс России справится с этой задачей в установленные законом сроки, тем самым обеспечив бесперебойную работу транспортного комплекса в преломлении вопросов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Вместе с тем, хотелось бы отметить, что на сегодняшний день хватает и текущих вопросов в области реализации уже действующего Федерального закона. При этом очень важно отметить, что до принятия нового закона все действующие требования по транспортной безопасности остаются неизменны. А проблем хватает.

Первый вопрос, который хочу обозначить, связан с подразделениями транспортной безопасности. Вопрос действительно серьезный и заслуживает особого внимания. К настоящему моменту уже много сделано для того, чтобы используя институт Подразделений транспортной безопасности повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Однако остаются и не решенные вопросы.

Не реализуется в полном объеме возможность задействования для обеспечения транспортной безопасности уже существующих в сфере обеспечения безопасности структур, в первую очередь, частных охранных предприятий, вследствие законодательного запрета на осуществление ими иной деятельности, кроме охранной. Так положениями статьи 15.1 Закона Российской Федерации «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» установлено законодательное ограничение на выполнение охранными организациями иной деятельности, кроме охранной, что не допускает их привлечения к выполнению работ по обеспечению антитеррористической защищенности, а также предупреждению актов незаконного вмешательства.

При этом подразделения транспортной безопасности не вправе оказывать охранные услуги. Таким образом, субъекты транспортной инфраструктуры вынуждены использовать и частные охранные предприятия и подразделения транспортной безопасности, что приводит к избыточным финансовым издержкам и фактическому неисполнению субъектами транспортной инфраструктуры обязательных требований в области антитеррористической защищенности объектов транспорта.

Для решения данной проблемы необходимо снять ограничения для частных охранных предприятий в части обеспечения антитеррористической защищенности охраняемых объектов, а подразделения транспортной безопасности наделить полномочиями по охране имущества в рамках осуществления деятельности по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Я уже и раньше говорил, что для нормального функционирования деятельности подразделений транспортной безопасности необходимо, чтобы такой вид деятельности, как защита ОТИ и ТС от АНВ подпадала под соответствующий общероссийский классификатор видов экономической деятельности, так называемый ОКВЭД. А

что получается, охранные предприятия подпадают под ОКВЭД, а подразделения транспортной безопасности нет.

Еще один проблемный вопрос в отношении подразделений связан с тем, что при заключении аккредитованным подразделением договора на защиту ОТИ или ТС все сотрудники ПТБ должны быть аттестованы. На сегодняшний момент этот процесс требует значительных временных и финансовых затрат.

И вот с какими проблемами сталкиваются субъекты:

1. В настоящее время подготовка специалистов в области ТБ осуществляется только по дополнительным профессиональным программам повышения квалификации. В соответствии с положениями ФЗ «Об образовании в РФ» повышение квалификации предполагает наличие такой квалификации. Наличие квалификации и квалификационные требования определяются Единым квалификационным справочником. На сегодняшний день в данном документе отсутствует раздел по квалификационным требованиям всех категорий сил ОТБ. Из этого следует, что мы повышаем квалификацию профессий и должностей сил ОТБ которых нет.

2. Слушателями дополнительных профессиональных программ могут быть лица, имеющие или получающие среднее профессиональное и/или высшее образование. В

реальности в составе сил ОТБ большое количество работников, которые имеют среднее, а порой и неполное среднее образование и это не только водители, но работники осуществляющие досмотровые мероприятия на крупных объектах транспортной инфраструктуры. И тут встает вопрос о том, как быть с этими работниками? По каким программам они должны обучаться?

Что можно предложить для решения этой проблемы - Введение соответствующей профессии (специальности) и разработке профессиональных стандартов, предусматривающих необходимость и требования, как к начальной подготовке работников, так и к периодическому повышению квалификации.

Следующая проблема состоит в том, что Компетентными органами затягиваются процессы аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности. А здесь идет переплетение квалификации сотрудников и человеческого фактора. Говоря о квалифицированных кадрах, предлагаю руководителям федеральных органов исполнительной власти обратить внимание на качество подготовки личного состава. На соблюдение их подчиненными этики госслужащего в работе с представителями субъектов

транспортной инфраструктуры, правильности трактования вступивших в силу нормативно-правовых актов, следуя неукоснительно норме закона, а не собственному порой ошибочному мнению, что может привести к превышению их должностных полномочий и введению в заблуждение руководство.

Есть и другие проблемные вопросы, не относящиеся к подразделениям транспортной безопасности о которых хотелось сказать. Это несоблюдение субъектами транспортной инфраструктуры сроков разработки и реализации планов обеспечения транспортной безопасности, а также проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Отдельные хозяйствующие субъекты уклоняются от своевременного предоставления в компетентные органы сведений, необходимых для процедуры категорирования объектов транспорта.

Негативное влияние на своевременность выявления лиц, причастных к деятельности террористических и экстремистских организаций продолжает оказывать недостаточная эффективность государственного контроля за передачей сведений о транспортных средствах в централизованные базы персональных данных при

осуществлении перевозок в межрегиональном и международном сообщении автомобильным транспортом.

Дополнительные сложности возникают в связи с запретом на проведение плановых проверок деятельности субъектов малого предпринимательства, в том числе по соблюдению требований в области транспортной безопасности. Это позволяет субъектам транспортной инфраструктуры (перевозчикам) необоснованно затягивать сроки реализации мероприятий по антитеррористической защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

В соответствии с Требованиями по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиями к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающими уровни безопасности для всех видов транспорта, на субъект транспортной инфраструктуры возлагается, в том числе обязанность по идентификации запрещенных или ограниченных к перемещению предметов и веществ. В перечень таких предметов и веществ попадают также химические и биологические агенты.

В соответствии с информацией Управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по городу Москве

выявление и идентификация биологических агентов в условиях например метрополитена не представляются возможными, так как такая работа проводится в специализированных лабораториях.

Согласно информации Федерального медико-биологического агентства процесс идентификации может занимать до 2 часов по химическим и до 3 суток по биологическим агентам.

Отдельное внимание требуется уделить повышению уровня антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры задействованных при подготовке и проведении чемпионата мира по футболу 2018 года.

В этой связи компетентным органам в области обеспечения транспортной безопасности необходимо принять дополнительные меры, направленные на сокращение сроков проведения указанных процедур и повышение качества предоставляемых в данной области услуг.

Почему я в своем выступлении поднял именно проблемные вопросы.

Ответственность за практическую реализацию требований по обеспечению транспортной безопасности возложена на Субъекта транспортной инфраструктуры.

Причем, вся финансовая нагрузка по выполнению требований тоже лежит на субъекте.

В создавшейся ситуации, рассматривая механизмы реализации вопросов обеспечения транспортной безопасности, через призму бюрократической системы наша задача помочь субъекту четко и правильно реализовывать требования по транспортной безопасности. А помочь можно только находясь в тесном диалоге, не скрывая возникающих проблем и сложностей, совместно находя возможные выходы из каждой ситуации отдельно.

И в заключение своего выступления хочу проинформировать о том, что в настоящий момент совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта и ФБУ «Служба морской безопасности» готовится отраслевая конференция, на которой планируется в полном объеме осветить вопросы реализации транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте. Проведения мероприятия запланировано на вторую половину мая. Вся необходимая информация будет доведена дополнительно.

Спасибо за внимание!