

ПРОЕКТ

**РЕЗОЛЮЦИЯ
VII МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА
БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ**



АНО
«Общественный форум
«Безопасность на транспорте»»

РЕЗОЛЮЦИЯ**VII МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»**

6-7 апреля 2017 года в Санкт-Петербурге состоялся VII Международный форум «Безопасность на транспорте». Работу форума курировал председатель Общественного совета организатора форума, АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте», заместитель председателя Комитета по безопасности и противодействию коррупции Государственной Думы ФС РФ Анатолий Борисович Выборный. Цель форума - выработка эффективных решений по повышению уровня безопасности на транспорте в рамках двух ключевых направления: транспортная безопасность и обеспечение технологической безопасности на транспорте.

Первый день форума начался с минуты молчания, посвященной произошедшему 3 апреля 2017 года в метро Санкт-Петербурга террористическому акту, который унес жизни 16 человек.

Мероприятие прошло при поддержке более 20 федеральных органов власти, включая обе палаты Федерального Собрания РФ, Министерство транспорта РФ, МВД РФ, МЧС РФ, ФСБ России и стало площадкой для открытого и результативного диалога между властью, обществом и бизнесом. В течение двух дней в работе форума приняли участие более 500 российских и иностранных гостей.

В дискуссиях форума с докладами выступили представители исполнительных и законодательных органов власти, формирующие политику в области безопасности на транспорте: Н.Ю. Захряпин, заместитель Министра транспорта РФ, В.Ф. Басаргин, руководитель Ространснадзора, А.С. Старовойтов, член Комитета ГД ФС РФ по транспорту и строительству, Ш.Н. Шайдуллин, вице-президент - начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД», Е.С. Нурахметов, директор Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК.

В работе форума особое внимание было уделено обеспечению транспортной безопасности. В круг обсуждаемых вопросов вошли государственная политика и законодательное регулирование в данной области, а также международное сотрудничество в рамках единого транспортного пространства Евразийского экономического союза. На форуме был представлен подготовленный Министерством транспорта РФ проект федерального закона «О внесении изменений в ФЗ-16 «О транспортной безопасности», который включает целый ряд изменений в части категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в сфере полномочий подразделений транспортной безопасности, а также распространения требований закона на иностранных перевозчиков. Участниками форума было высказано большое количество предложений в части развития данного законопроекта и отмечено, что принципиально важным фактором для развития транспортной системы России является поиск баланса

между обеспечением транспортной безопасности и экономическими возможностями субъектов транспортной системы.

Наибольшее количество проблем в исполнении действующего законодательства участники форума выделили в процессе дискуссий по следующим темам: в области сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности и реализации вступившего в силу 1 апреля 2017 годам Постановления Правительства РФ №969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности», а также в сфере аттестации сил транспортной безопасности и аккредитации подразделений транспортной безопасности.

Первый день форума завершило публичное обсуждение результатов правоприменительной практики территориальных органов Ространснадзора по СЗФО за первый квартал 2017 года. В. Ф. Басаргин представил новую стратегию в осуществлении государственного контроля и надзора – риск-ориентированный подход, который подразумевает дифференциацию интенсивности проверок хозяйствующих субъектов в зависимости от риска причинения вреда.

Во второй день состоялась конференция, посвященная подготовке транспортной отрасли к проведению крупнейших международных спортивных соревнований: Кубку Конфедераций 2017 и Чемпионата мира по футболу 2018. Участники секции отметили, что проведенные проверки выявили недостатки в системе обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры в городах, принимающих соревнования, и в настоящее время ведется работа над их устранением, но в целом Россия готова обеспечить безопасность транспортной системы во время соревнований.

Отдельный блок деловой программы форума был посвящен технологическому обновлению отрасли, модернизации транспортных средств и инфраструктуры, а также снижению аварийности и повышению надежности перевозочного процесса. Особенными темами программы стали современные информационные технологии в обеспечении безопасности на транспорте и организация поисково-спасательных операций в результате ЧС на транспортном комплексе. Впервые в истории форума состоялась рабочая сессия, посвященная безопасной интеграции беспилотных технологий в транспортную систему России, в том числе беспилотных грузовиков и поездов. Также на форуме прошел круглый стол, посвященный соблюдению режима труда и отдыха водителей при помощи тахографов, в рамках которого участники обсудили планируемые изменения в законодательстве, которые коснутся значительной части предприятий-перевозчиков, осуществляющих пассажирские городские и пригородные перевозки, и физических лиц – владельцев грузовиков и автобусов.

На площадке форума состоялось первое заседание Общественного совета АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте» под председательством А. Б. Выборного. На Совете был утвержден пакет основных документов, среди которых структура и направления общественной резолюции. Итоговая резолюция форума с инициативами всех участников будет направлена для работы в Правительство РФ,

Государственную Думу ФС РФ, Министерство транспорта РФ и другие профильные федеральные органы власти.

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Резолюция состоит из 8 структурно-тематических разделов, охватывающих основные направления в области обеспечения комплексной безопасности на транспорте. Внутри разделов применяется классификация по функционально-отраслевому признаку (законодательное регулирование, государственное управление, региональное регулирование).

В проект резолюции вошли более 200 предложений от более чем 50 инициаторов от власти, бизнеса, науки, образования и некоммерческих организаций.

ОГЛАВЛЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ

1. Государственная политика и нормативно-правовое регулирование сферы обеспечения безопасности на транспорте	5
2. Обеспечение авиационной (транспортной) безопасности и безопасности полетов....	11
Авиационная (транспортная) безопасность	11
Безопасность полетов	15
3. Обеспечение комплексной безопасности железнодорожного транспорта.....	16
Транспортная безопасность на железнодорожном транспорте.....	16
Технологическая безопасность железнодорожного транспорта.....	19
4. Меры по повышению безопасности на морском и речном транспорте.....	20
Транспортная безопасность в сфере морского и речного транспорта.....	20
Технологическая безопасность водного транспорта.....	23
5. Транспортная безопасность автомобильного транспорта и безопасность перевозочной деятельности	26
Обеспечение транспортной безопасности автомобильного транспорта.....	26
Безопасность автотранспортных перевозок.....	28
6. Совершенствование ИТСО транспортной безопасности и обеспечение информационной защищенности транспортной инфраструктуры.....	31
7. Обеспечение безопасности транспортной системы в ходе подготовки транспортной инфраструктуры к Чемпионату мира 2018 года	35
8. Безопасная интеграция беспилотных технологий в транспортную систему России.	38
9.Список инициаторов.....	39

1. Государственная политика и нормативно-правовое регулирование сферы обеспечения безопасности на транспорте

Законодательное регулирование

- 1.1. Министерству транспорта РФ в целях создания равных условий для российских и зарубежных перевозчиков проработать вопрос о внесении в Федеральный закон № 16 «О транспортной безопасности» нормы, предусматривающие распространение требований законодательства в области обеспечения транспортной безопасности на перевозчиков иностранных государств, осуществляющих перевозки в Российскую Федерацию, из Российской Федерации и через территорию Российской Федерации.
- 1.2. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях повышения безопасности транспортного комплекса России принять поправки в закон N 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации», которые позволят сотрудникам ЧОПов принимать участие в обеспечении транспортной безопасности.
- 1.3. Министерству транспорта РФ в целях повышения защищенности объектов транспортной инфраструктуры в порядке законодательной инициативы внести изменения в Постановление РФ от 09.09.2015 года № 948 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», касающиеся Приложения № 1 Постановления Правительства РФ от 14 августа 1992 г. N 587 «Вопросы частной детективной (сыскной) и частной охранной деятельности». Пункт 15. Приложения № 1 изложить в следующей редакции: «Средства навигационного оборудования, метрополитены, объекты транспортной инфраструктуры федерального значения, железнодорожного транспорта общего пользования в случаях их передачи подразделениям транспортной безопасности и/или юридическим лицам, аккредитованным для осуществления данного вида деятельности в установленном законом порядке».
- 1.4. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности внести следующие изменения в Закон от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации»:
 - 1.4.1. Часть 3 статьи 3 дополнить пунктом 8 следующего содержания: «защита объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры)».
 - 1.4.2. Часть 1 статьи 12.1 дополнить пунктом 6 следующего содержания: «б) на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах производить досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр, в целях обеспечения транспортной безопасности, въезжающих на объекты охраны (выезжающих с объектов охраны) транспортных средств, за

исключением транспортных средств оперативных служб государственных военизированных организаций, в случае возникновения подозрения, что указанные транспортные средства используются в противоправных целях, а также досмотр вносимого на объекты охраны (выносимого с объектов охраны) имущества, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц».

- 1.5. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности внести следующие изменения в Федеральный Закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»:
 - 1.5.1. В пункте 7.1 статьи 1 после слов «органов исполнительной власти в области транспорта», дополнить словами «частные охранные предприятия»
 - 1.5.2. В пункте 7.2 статьи 1 слова «или подразделения транспортной безопасности» заменить словами «, подразделения транспортной безопасности или частного охранного предприятия»
- 1.6. Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности внести изменение в абзац первый ст. 12 Федерального закона от 11.03.1992 № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации», изложив его в следующей редакции: «Работникам частной охранной организации не разрешается совмещать охранную деятельность с государственной службой либо с выборной оплачиваемой должностью в общественных объединениях (кроме случаев, когда частная охранная организация, в штате которой числится работник, аккредитована в качестве подразделения транспортной безопасности, в установленном законом порядке, имеет право в течение одного года оказывать услуги, перечисленные в части третьей статьи 3 настоящего Закона, с момента получения свидетельства об аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности).
- 1.7. Государственной Думе ФС РФ, Министерству финансов РФ, Министерству экономического развития РФ в целях наилучшей реализации компетенций и ответственности при проведении государственных закупок и повышения качества реализации планов обеспечения транспортной безопасности, а также повышения уровня защищенности объектов от актов незаконного вмешательства предлагается внести изменения в пункт 41 статьи 93 Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», регулирующий осуществление закупки у единственного поставщика, дополнив существующий перечень товаров, работ, услуг такими видами оборудования, как:

- Досмотровое оборудование (рентгено-телевизионные установки (интроскопы), аэрозольные и стационарные металлодетекторы, стационарные и портативные детекторы взрывчатых веществ, радиолокационные сканеры)
 - Аппаратно-программные комплексы, способные идентифицировать лиц, представляющих угрозу или оперативный интерес;
 - Программные комплексы по выявлению потенциально опасных людей, а также способствующие реализации иных мероприятий, направленных на качественное выполнение на объектах транспортной инфраструктуры требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
- 1.8. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях повышения ответственности людей, отвечающих за аттестацию руководителей, рассмотреть возможность введения административной или уголовной ответственности за ее некачественное проведение.
- 1.9. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ внести следующие изменения в Кодекс РФ об административных правонарушениях: дополнить часть 1 статьи 27.2 пунктом 17 следующего содержания: «17) старшее, в месте расположения охраняемого объекта, должностное лицо охранного предприятия при выявлении административных правонарушений, связанных с причинением ущерба охраняемому ими объекту или вещам либо с посягательством на такие объект или вещи, а равно с проникновением в охраняемую ими зону».
- 1.10. Министерству транспорта РФ в целях совершенствований нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности предлагается исключить из проектов законодательных актов следующие вопросы:
- 1.10.1. Разработку паспортов обеспечения транспортной безопасности для объектов и транспортных средств, если они находятся в едином территориальном пространстве одного производственного комплекса, имеющего разработанный и утвержденный План обеспечения транспортной безопасности;
- 1.10.2. Операционную зону водной акватории для морских терминалов.
- 1.11. Министерству транспорта РФ в целях повышения комплексной безопасности на транспорте и развития транспортного потенциала страны уделить особое внимание формированию нормативно-правовой базы в области мультимодальных перевозок, в том числе в части обеспечения их безопасности.

Государственное управление

- 1.12. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ в целях решения проблем, возникающих при реализации требований по обеспечению транспортной

безопасности разработать федеральную целевую программу, предусматривающую софинансирование мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, проводимых субъектами транспортной инфраструктуры, из бюджетов разных уровней

- 1.13. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству в целях недопущения увеличения финансовых расходов и ухудшения качества предоставляемых услуг предлагается внести изменения в реестр объектов транспорта и транспортной инфраструктуры Федерального дорожного агентства, исключив из него объекты транспортной инфраструктуры, расположенные в населенных пунктах с численностью населения менее 100 тысяч жителей и небольшим пассажиропотоком.
- 1.14. Министерству транспорта РФ, Министерству промышленности и торговли РФ в целях минимизации затрат на выполнение мероприятий транспортной безопасности рассмотреть вопрос соблюдения федерального законодательства в сфере транспортной безопасности предприятием-изготовителем транспортных средств наделив его полномочиями в организации проведения оценки уязвимости и плана обеспечения транспортной безопасности транспортных средств. При создании идентификационных групп транспортных средств брать за основу базовую модель транспортного средства, а не их модификации.
- 1.15. Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области подготовки и аттестации подразделений транспортной безопасности предлагается:
 - 1.15.1. Увеличить срок проведения аттестации аттестующими организациями с 5 рабочих дней до 25 рабочих дней.
 - 1.15.2. Для 5 категории (работников, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности) убрать требование по сдаче нормативов физической подготовки.
 - 1.15.3. Вторую категорию «Работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве» разделить на две категории: «Работники, назначенные в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры» и «Работники, назначенные в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве».
- 1.16. Министерству транспорта РФ, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях создания базы для подготовки квалифицированных кадров государственных инспекторов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предлагается:

- 1.16.1. Разработать программу обучения (включая административную составляющую);
 - 1.16.2. Назначить уполномоченные учебные заведения;
 - 1.16.3. Выделить деньги для обучения государственных инспекторов по графику;
 - 1.16.4. Повысить оклады государственных инспекторов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта до 10000 р., довести денежное содержание до среднего по региону, отменить материальное стимулирование.
- 1.17. Министерству транспорта РФ в целях гармонизации нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности:
- 1.17.1. Внести изменения в приказ Министерства транспорта РФ от 8 февраля 2011 г. N 43 г. Москва «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» по пунктам противоречащим федеральному законодательству, а так же иным нормативно правовым актам.
 - 1.17.2. Внести изменения в приказ Министерства транспорта РФ от 8 сентября 2014 г. № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» в связи с предполагаемой взаимозаменяемостью работников на должностях и схожими для них требованиями по многим вопросам подготовки, а так же возможном возникновении реальной необходимости выполнять функцию, предполагающую обучение по другой категории транспортной безопасности, пересмотреть категории обучения с целью их обобщения, например объединить 4 и 5 категории, также рассмотреть возможность объединения иных категорий, что позволит более рационально использовать силы ОТБ, без дополнительных подготовок, обучений и проверок.
 - 1.17.3. Внести изменения в приказ Министерства транспорта РФ от 21.08.2014 N 231 (ред. от 01.08.2016) «Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта» с целью упрощения требований к проверкам соответствия знаний, умений, навыков сил

обеспечения транспортной безопасности (4,5,6,8 категорий), а именно исключить тематические вопросы для данных категорий, сократить количество тестовых вопросов до 20, практические задачи сделать более конкретными для каждой категории.

1.18. Министерству транспорта РФ внести изменения и дополнения в Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденный приказом Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34:

1.18.1. Пункт 5 дополнить абзацем третьим следующего содержания: «Для объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на единой территории, образующих единый производственный комплекс и охраняемых одним подразделением транспортной безопасности допускается разработка Плана для группы объектов транспортной инфраструктуры»;

1.18.2. В определении «критический элемент объекта транспортной инфраструктуры», установленном подпунктом 5 пункта 4, конкретизировать понятие «частичного прекращения функционирования объекта транспортной инфраструктуры», например, в процентном соотношении.

1.19. Министерству транспорта РФ в целях сокращения сроков проведения аттестации сил обеспечения транспортной безопасности:

1.19.1. Увеличить количество аккредитованных органов аттестации и их наличие в каждом субъекте Российской Федерации.

1.19.2. Объединить в программе подготовки сотрудников подразделения транспортной безопасности (сотрудников ЧОП) темы, касающиеся досмотра, наблюдения и собеседования для снижения затратной части бюджета объектов транспортной инфраструктуры.

1.20. Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности дополнительно проработать вопрос смешивания требований по обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств по ФЗ-16 «О транспортной безопасности» и требованиями антитеррористической защищённости объектов (территорий) по ФЗ-35 «О противодействии терроризму».

1.21. Прокуратуре РФ, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях повышения ответственности субъектов транспортной инфраструктуры ввести количественный критерий для представлений Прокуратуры РФ и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта о нарушениях норм безопасности.

1.22. Министерству транспорта РФ, Министерству образования РФ в целях формирования системы профессиональной подготовки специалистов по транспортной безопасности необходимо разработать и принять профессиональные стандарты и квалификационные требования для обучающихся. Для разработки системы предлагается использовать опыт краснодарского филиала УВО Минтранса России, которым разработана специальная учебная программа №9 в целях соответствия преподавательского состава требованиям приказа Минздравсоцразвития РФ от 26 августа 2010 г. № 761н.

1.23. Министерству внутренних дел РФ обязать учебные центры МВД РФ включать в свои программы подготовки персонала охраны темы по проведению досмотра, дополнительного и повторного досмотра, наблюдения и собеседования, что позволит снизить финансовую нагрузку на охранные предприятия, связанную с обучением и аттестацией персонала охранных предприятий, проведением его аккредитации.

2. Обеспечение авиационной (транспортной) безопасности и безопасности полетов

Авиационная (транспортная) безопасность

Законодательное регулирование

2.1. Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях повышения транспортной (авиационной) безопасности и защищенности территории аэропортов внести в ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (ID проекта 02/04/09-16/00054719) пункт об обязательном использовании современных технологий биометрической идентификации по лицу в аэропортах, что позволит снизить роль человеческого фактора в обеспечении безопасности и своевременно обнаруживать факт нахождения нежелательных лиц в зоне транспортной безопасности

Государственное управление

2.2. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях оптимизации расходования денежных средств федерального бюджета, а также повышения качества охраны аэропортов предлагаем рассмотреть вопрос о возможности передачи функций по охране границ территории аэропортов с малой интенсивностью от ведомственной охраны Министерства транспорта РФ службам авиационной безопасности аэропортов.

2.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях обеспечения безопасности аэропортов и эксплуататоров предлагается реализовывать положения Федерального закона «О транспортной безопасности» применительно к воздушному транспорту путём реализации авиационной безопасности. Для чего необходимо разрешить основные коллизии в области требований авиационной и транспортной безопасности:

- 2.3.1. Законодательно признать, что Программа авиационной безопасности соответствующего аэропорта, разработанная с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации и стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, является Планом обеспечения транспортной безопасности аэропорта.
- 2.3.2. С целью устранения противоречий и формированию единого подхода к требованиям в сфере организации охраны международных и других аэропортов гармонизировать требования Воздушного кодекса РФ, Постановления Правительства РФ от 30 июля 1994 г. N 897 «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства», Постановления Правительства РФ 2011 г. № 42 «Об утверждении Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры» и приказа Минтранса России 2005 г. № 142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» и увязать их с требованиями законодательства о транспортной безопасности в части полномочий и ответственности субъектов транспортной инфраструктуры в сфере воздушного транспорта.
- 2.3.3. С целью использования потенциала персонала служб авиационной безопасности, имеющего профессиональную подготовку и опыт в сфере обеспечения безопасности на воздушном транспорте, необходимо законодательно признать службы авиационной безопасности авиационных компаний, аэропортов и авиапредприятий подразделениями транспортной безопасности (аналогично подразделениям ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта), поскольку силы обеспечения транспортной безопасности в аэропорту (согласно Федеральному закону от 09.02.2007 «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ) и служба авиационной безопасности (согласно Воздушному кодексу РФ) - это аналогичные подразделения фактически с идентичными задачами.
- 2.3.4. Необходимо перейти к единому порядку профессиональной подготовки и аттестации по транспортной и авиационной безопасности в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26.02.2015 № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» и приказом Минтранса России от 31.07.2014 № 212 «Об утверждении порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» (с одновременной отменой приказа ФАС России от 16.10.1998 № 310) или обучение сил обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте оставить в рамках приказа № 310, при этом силы транспортной безопасности на воздушном транспорте должны проходить обучение по специализированным программам АБ, включающим отдельные разделы по обеспечению транспортной безопасности. То есть, организации

(подразделения организаций - службы авиационной безопасности), получившие сертификат по АБ, признаются аккредитованными по ТБ на определенный сертификатом вид деятельности.

- 2.3.5. Необходимо исключить из терминологии нормативных правовых актов, неопределенные и заведомо неисполнимые формулировки обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры, такие как «недопущение/исключение подготовки и совершения актов незаконного вмешательства», «недопущение/исключение проникновения любых лиц в зону транспортной безопасности», «обеспечение реагирования на совершение акта незаконного вмешательства», а также исключить неопределенность формулировок требований в части «видеообнаружения» и «видеомониторинга» объектов и событий в «произвольном месте» зоны транспортной безопасности, что невозможно осуществить по определению.
- 2.3.6. В области нормативно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте целесообразно использовать уже устоявшуюся терминологию в сфере авиационной безопасности.
- 2.3.7. Необходимо привести действующие нормативно-правовые акты в соответствие с вновь принимаемыми. При этом, необходимо отметить, что зачастую имеют место случаи, когда вновь принимаемые нормативные акты проходят регистрацию в Министерстве юстиции РФ, но при этом не отменяют либо не устраняют противоречия в уже действующих нормативных документах, в том числе имеющих более высокую юридическую силу.
- 2.3.8. Необходимо рассмотреть вопрос гармонизации перечней, изложенных в приложении к Правилам досмотра, утвержденных приказом Министерства транспорта РФ № 227, с «Перечнем основных опасных веществ и предметов, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах», являющимся приложением Xs I к приказу Минтранса № 104, с выделением в главе X Правил досмотра «предметов и веществ, находящихся в свободном обороте, но запрещенных к перевозке на воздушном транспорте» (в случае перехода на единое нормативное регулирование). Заменить перечень опасных химических и биологических агентов на перечень, рекомендуемый ИКАО. Не включать нормы и положения приказа №227 в технологии и инструкции по предполетному и послеполетному досмотру, разработанные в соответствии с приказом № 104 «Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров» и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации. Соотносить правовые нормы приказов №№ 227 и 104, как общая и специальная.

- 2.3.9. С учётом имеющейся системы обеспечения авиационной безопасности в аэропортах (на аэродромах) целесообразно исключить воздушные суда из-под действия Федерального закона «О транспортной безопасности». Обеспечение транспортной безопасности воздушных судов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, для реализации п.3 ст.4 ФЗ-16, может быть осуществлено в рамках обеспечения безопасности объекта транспортной инфраструктуры (аэропорта).
- 2.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях образования (формирования) в соответствии с особыми уставными задачами в субъектах транспортной инфраструктуры подразделений транспортной безопасности:
- 2.4.1. Разработать Типовое положение о подразделениях транспортной безопасности и Типовую организационную структуру подразделений транспортной безопасности на объектах воздушного транспорта.
- 2.4.2. Разграничить зоны ответственности служб авиационной безопасности и подразделений транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах воздушного транспорта.
- 2.5. Министерству транспорта РФ и Федеральному агентству воздушного транспорта, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях повышения транспортной уровня (авиационной) безопасности предлагается:
- 2.5.1. В части вопросов, связанных с пропускным и внутриобъектовым режимом для субъектов транспортной инфраструктуры (далее - СТИ) и транспортных средств, находящихся на территории другого СТИ, регулируемые пунктами: 5.5, 5.6.6, 5.6.9 приказа от 08.02.2011 № 40, предлагается внести изменения в данный приказ, учитывающие наличие уже существующей структуры обеспечения транспортной безопасности СТИ.
- 2.5.2. Необходимо разработать с учетом приказа Министерства транспорта РФ от 28.11.2005 № 142 (в ред. от 01.09.2016) и приказа Министерства транспорта РФ от 18.04.2008 № 62 (в ред. от 10.03.2011) и приказа Минтранса Российской Федерации от 20.06.1994 № ДВ-58 (ред. от 30.11.1995) современное наставление для эксплуатантов и перевозчиков с пошаговыми действиями при охране воздушных судов, находящихся в аэропортах (стоянках), при передаче воздушных судов в ремонтную базу (завод) или техническом обслуживании воздушных судов, которое позволит выполнить требования Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортной безопасности» и Приказа Минтранса России от 08.02.2011 № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта».

- 2.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях повышения авиационной безопасности и увеличения ответственности субъекта за невыполнение требований предлагается увеличить суммы штрафа за невыполнение либо нарушение норм, правил или процедур авиационной безопасности на должностных лиц до 20 тыс. рублей, на юридических лиц до 50 тыс. рублей (часть 1 статьи 11.3.1 КоАП РФ).

Безопасность полетов

Государственное управление

- 2.7. Правительству РФ в виду сложной ситуации в области обеспечения безопасности полетов в России необходимо определить орган власти, который возьмет на себя полную ответственность за безопасность полетов.
- 2.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в определить целевую динамику уровня безопасности полетов. По рекомендациям ИКАО государства должны к 2018 году внедрить все основные элементы глобальной программы обеспечения безопасности, Россия в данном направлении отстает, при этом наблюдается отрицательная динамика авиационных происшествий за последние три года.
- 2.9. Министерству транспорта РФ в целях повышения ответственности владельцев воздушных судов за их техническую исправность, необходимо регламентировать условия лизинга воздушных судов, оформление страховых полисов таким образом, чтобы страховая компенсация не компенсировала убытки в случае потери самолета. Это обстоятельство будет стимулировать собственника заботиться о состоянии безопасности полетов. На основе зарубежного опыта предлагается ввести регрессивное страхование в зависимости от признания уровня вины собственника за авиационное происшествие.
- 2.10. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях снижения количества авиационных происшествий, связанных с проявлением человеческого фактора, в правилах летной и технической эксплуатации, разработать целевые комплексные программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов.
- 2.11. Федеральному агентству воздушного транспорта создать систему авиационных учебных центров, которая будет формировать соответствующие летные навыки, так как в настоящее время ни одно образовательное учреждение не берет на себя ответственность за подготовку частных пилотов гражданской авиации.
- 2.12. Федеральному агентству авиационного транспорта в целях обеспечения безопасности полетов провести исследование потери экипажами воздушных судов пространственной ориентировки и попадания в сложное пространственное положение.

2.13. Федеральному агентству воздушного транспорта в целях обеспечения безопасности на воздушных судах, не получивших сертификат типа, создать в России для их обслуживания специальный сертификационный центр.

3. Обеспечение комплексной безопасности железнодорожного транспорта

Транспортная безопасность на железнодорожном транспорте

Законодательное регулирование

- 3.1. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности железнодорожного транспорта внести следующую поправку в проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (ID проекта 02/04/09-16/00054719): в отношении транспортных средств железнодорожного транспорта, предназначенного для перевозки пассажиров паспорт безопасности разрабатывать на поезд. Поезд - это единица, которая имеет свой график движения и маршрут. Только в этом случае будет системный и комплексный подход к реализации транспортной безопасности с учетом мероприятий, которые реализуются на железнодорожной инфраструктуре. Кроме того, к примеру, в случае Федеральной пассажирской компании, это будет 480 паспортов безопасности пассажирских поездов, а не 18975 паспортов безопасности вагонов, на разработку которых проектом закона дается всего один месяц.
- 3.2. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности железнодорожного транспорта внести следующую поправку в проект Федерального Закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (ID проекта 02/04/09-16/00054719): «силы обеспечения транспортной безопасности отнесенные к иным работникам субъекта транспортной инфраструктуры, выполняющие работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве не подлежат обязательной аттестации».
- 3.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта необходимо законодательно проработать единые требования и стандарты обеспечения безопасности транспортно-пересадочных узлов на этапе проектирования и прохождения экспертизы.
- 3.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» отнести мосты длиной менее 25 метро, в перечень некатегорируемых объектов транспортной инфраструктуры, так как перегоны перестали быть объектам транспортной инфраструктуры, а искусственные сооружения на перегонах остались - это около 40 тысяч мостов и эстакад.

- 3.5. Правительству РФ в целях повышения антитеррористической защищенности метрополитенов внести в постановление Правительства РФ от 5 апреля 2017 года №410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов метрополитена» пункт о создании специальных служб для обеспечения безопасности метрополитенов и специализированных центров для их подготовки, стандарты которой должны быть разработаны совместно всеми ведомствами и службами, ответственными за защиту этого вида транспорта с привлечением представителей общественности.
- 3.6. Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности железнодорожного транспорта:
- 3.6.1. Исключить из проекта «Требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (проект Требований) требований по досмотру на входе в вагон.
- 3.6.2. Как меры, предусмотреть досмотр объектов досмотра непосредственно в вагоне, применительно к лицам, во внешнем виде и поведении которых присутствуют признаки подготовки к совершению акта незаконного вмешательства, если он не проводился на ОТИ отправления (проследования).
- 3.7. Министерству транспорта РФ в целях развития нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности железнодорожного транспорта рассмотреть следующие предложения:
- 3.7.1. Об исключении подпункта «б» пункта 5 Перечня, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18.07.2016 № 68.
- 3.7.2. О включении в проект Требований положений о реализации мер по досмотру вагонов предназначенных для включения в состав пассажирских поездов при подготовке и отправки их в рейс.
- 3.8. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях решения нормативно-правовых проблем в области обеспечения транспортной безопасности предлагается выработать меры, направленные на реализацию требований Федерального законодательства в части защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, так в соответствии с пунктом 8 статьи 10 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» работы по обеспечению транспортной безопасности не вправе выполнять лица, не прошедшие подготовку и аттестацию и в настоящее время на предприятиях охранный сектора отсутствуют лица, прошедшие аттестацию в соответствии с постановлением Правительства

Российской Федерации от 26.02.2015 №172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности». Таким образом, на текущий момент ни одно юридическое лицо не может выполнять задачи по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства в качестве подразделения транспортной безопасности.

- 3.9. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях стандартизации системы подготовки специалистов создать единую систему аттестации специалистов по транспортной безопасности в сфере железнодорожного транспорта. Нужны единые подходы к обучению и схожая материально-техническая база.
- 3.10. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях принятия оптимизированных комплексных решений и сокращения расходов на охрану объекта транспортной инфраструктуры целесообразно в случае наличия перекрестной ответственности двух субъектов передавать полномочия по проведению категорирования, оценке уязвимости и составлению плана обеспечения безопасности в ведение одного субъекта транспортной инфраструктуры. Перекрестная ответственность возникает, поскольку в состав транспортно-пересадочных узлов входят не только объекты транспортной инфраструктуры, но и иные прилегающие объекты, предназначенные для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой – торговые площадки, технологические блоки, зоны отдыха и т.д.
- 3.11. ОАО «РЖД» в целях реализации проекта «Охранный поезд», который предполагает оказание услуг в сфере безопасности для грузоотправителей из Китая и ЕС посредством механизма «одного окна», необходимо ускорить согласование между странами. Проект основан на кооперации трех стран - России, Казахстана и Беларуси. В настоящее время использование запорно-пломбировочных устройств одобрено только белорусской стороной.
- 3.12. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, Федеральной службе безопасности России в целях оптимизации расходов и усиления мер безопасности на железнодорожных вокзалах применять решение по КАРС (Комплексной автоматизированной розыскной системы), апробированное на аэровокзальном комплексе ж/д вокзала Адлер. Оно может позволить существенно снизить расходы на создание системы за счет централизованной обработки данных для всех вокзалов одного регионального филиала Дирекции железнодорожных вокзалов.
- 3.13. Министерству транспорта РФ, Министерству внутренних дел РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, в целях оптимизации системы мониторинга и выявления нарушений целесообразно вместо обычных камер с операторами использовать интеллектуальные системы видеонаблюдения. Это

позволит снизить риски пропуска внештатной ситуации и обеспечить своевременное реагирование со стороны правоохранительных органов.

- 3.14. В целях своевременного обнаружения факта нахождения нежелательных лиц в зоне транспортной безопасности необходимо обеспечить соответствующее нормативное регулирование использования технологии биометрической видеоидентификации на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры.

Технологическая безопасность железнодорожного транспорта

Государственное управление

- 3.15. Правительству РФ в целях решения проблемы обеспечения безопасности граждан на железнодорожной дороге принять государственную программу о сокращении травматизма на железнодорожном транспорте и объектах железнодорожной инфраструктуры.
- 3.16. Министерству образования РФ в целях снижения травматизма на железной дороге среди несовершеннолетних внести в программу занятий по ОБЖ в средних учебных заведениях обязательную часть про правила поведения на железнодорожном транспорте и объектах его инфраструктуры.
- 3.17. Правительству РФ, Агентству стратегических инициатив в целях развития железнодорожного транспорта и, в том числе, повышения комплексной безопасности на транспорте создать в рамках Агентства стратегических инициатив дорожную карту «Railnet», которая должна включать следующие разделы:
- Интеллектуальная железная дорога
 - Цифровая логистика
 - Мультимодальные перевозки
- 3.18. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях обеспечения сохранности вагонов предлагается принять следующие меры:
- 3.18.1. Сохранность вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ должна обеспечивать организация, осуществляющая погрузку и выгрузку грузов;
- 3.18.2. Нагрузки, действующие на вагоны и их элементы при погрузочно-разгрузочных и маневровых работах, должны соответствовать «нормам для расчетов и проектирования вагонов железных дорог МПС колеи 1520»;

- 3.18.3. При производстве погрузочно-разгрузочных работ не допускаются удары по вагону грузом или грузозахватными механизмами и другими устройствами, взаимодействующими с вагонами;
- 3.18.4. Выгружать сыпучие грузы из полувагонов следует через люк или на вагоноопрокидывателях, не допуская грейферной разгрузки полувагонов;
- 3.18.5. Как исключение, грейферная разгрузка на период перехода к разгрузке через люк или на вагоноопрокидывателях может допускать только при выдаче совместного разрешения железнодорожной администрации и собственника вагонов при условии выполнения требований настоящего стандарта;
- 3.18.6. Не допускать зачистку вагонов ковшами экскаваторов и грейферов;
- 3.18.7. Необходимо восстанавливать поврежденные вагоны на предприятиях при безусловном выполнении действующего законодательства;
- 3.18.8. Исполнение договорных обязательств владельца инфраструктуры в части обеспечения сохранности подвижного состава (составление формы ВУ-25);
- 3.18.9. необходимо выработать меры по обеспечению безопасной погрузки-выгрузки грузовых вагонов (в т.ч. соблюдение технологии маневровых работ, исключение случаев повреждений при использовании грейферной техники и т.д.);
- 3.18.10. Разработать и утвердить на государственном уровне концепцию взаимодействия между владельцем инфраструктуры, владельцем/пользователем вагонов, грузоотправителями/грузополучателями, включающую в себя ответственность сторон.

4. Меры по повышению безопасности на морском и речном транспорте

Транспортная безопасность в сфере морского и речного транспорта

Законодательное регулирование

- 4.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях эффективного обеспечения безопасности в портах службе капитана морского порта следует предоставить права и компетенции в области административного права (ст.11.15.1 КОАП РФ). В частности, капитана морского порта следует наделить правом составления административного протокола по факту нарушения транспортной безопасности.
- 4.2. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях повышения уровня безопасности акватории морских портов предлагается

определить правовой статус, полномочия и функции, а также требования к подразделениям транспортной безопасности акватории морского порта.

- 4.3. Министерству транспорта РФ с целью устранения правовых ограничений для обеспечения безопасной эксплуатации маломерных судов необходимо обратиться с мотивированным ходатайством в Государственную Думу ФС РФ о включении коммерческих маломерных судов (длиной более 12 м) в систему безопасности на транспорте в рамках требований Федерального закона №16-ФЗ от 09 февраля 2007г.
- 4.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного флота в целях снижения финансовой нагрузки на хозяйствующие субъекты:
 - 4.4.1. В подпункте «г» пункта 11 статьи 1 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» после слов «спортивных парусных судов», дополнить словами «судов портофлота (буксиров) валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн (GT) и используемых в пределах морских портов РФ»;
 - 4.4.2. Включить в раздел «Морской транспорт» Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта, установленного приказом Минтранса России от 23 июля 2014 г. № 196, морские суда валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн (GT) используемых в пределах морских портов РФ (буксиры).

Государственное управление

- 4.5. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях развития нормативно-правовой базы предлагается:
 - 4.5.1. Внести изменения в нормативные акты, определяющие объекты транспортной инфраструктуры, которые попадают под действие Федерального закона от 09.02.2007 г. ФЗ-16 «О транспортной безопасности». В настоящее время предъявляются одинаковые требования при реализации ПОТБ (Правила обеспечения транспортной безопасности), как к отдельно стоящим ГТС (гидротехнические сооружения - причалы) не имеющим никакой инфраструктуры, так и к морским терминалам.
 - 4.5.2. Внести дополнение в Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» в части касающейся сезонной работы морских портов, при требованиях по реализации планов

обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

- 4.5.3. Внести изменения в постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта», учитывающие особенности работы морских портов в удалённых регионах страны, и проводить обучение и аттестацию работников морских портов, расположенных в районах Крайнего Севера до или после навигации.
- 4.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота, Федеральной службе безопасности РФ в целях эффективного реагирования на сигналы о нарушении безопасности представителям Министерства транспорта РФ и ФСБ России в портах необходимо сообщать капитану порта не только о наличии угрозы, но и об ее уровне. Это позволит заранее планировать численность и квалификацию сил безопасности, а также уровень необходимого технического оснащения.
- 4.7. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в связи с тем, что по уставу и нормативным документам ФГУП «Росморпорт» не отвечает за обеспечение транспортной безопасности в портах, но принимает участие в этом процессе, нужно более четко определить статус и полномочия ФГУП «Росморпорт» в области обеспечения транспортной безопасности.
- 4.8. Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях реализации Постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»:
 - 4.8.1. В трактовке Постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 п.5 п\п 26 возникает возможность двойного толкования сектора свободного доступа, где на границах проводится досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр, а выявление правовых оснований для физических лиц для прохода в данный сектор не требуется. Это два взаимоисключающих положения. В предшествующем приказе № 41 однозначно сказано, что для сектора свободного доступа не требуется ни досмотр, ни проверка правовых оснований, и это логично. Иначе такая зона – не сектор свободного доступа, а зона ТБ со всеми последствиями. Уточнение сектора свободного доступа важно и по п. 27 приказа Министерства транспорта № 227, где вновь нелогично утверждается, что при доступе в сектор свободного доступа (пусть и в случаях установленных Требованиями)

проводится досмотр, дополнительный и повторный досмотр, но не свободный доступ.

- 4.8.2. По п.6 п/п24 Постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678 требуется обеспечить хранение данных с технических средств охраны, но без указания сроков хранения данное положение бессмысленно (для объектов инфраструктуры эти сроки определены). Здесь следует учесть сроки хранения по приказу Минтранса № 227 2015 г. и состыковать таковые также и с постановлением правительства № 969 2016 г. по срокам хранения.
- 4.9. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях оптимизации нагрузки в области обеспечения безопасности снизить требования по обеспечению транспортной безопасности применительно к маломерным судам.
- 4.10. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях усиления режима безопасности на водных путях, установить контроль над маломерными судами в части защиты крупнотоннажных судов от рисков незаконного вмешательства.
- 4.11. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях снижения правовой неопределенности определить порядок обеспечения безопасности в акватории морского порта с учетом того, что субъекты транспортной инфраструктуры нивелировали свои категории по транспортной безопасности, а капитаны портов еще не получили соответствующие полномочия в области транспортной безопасности.
- 4.12. Федеральному агентству речного и морского флота для проведения крупных спортивных соревнований и открытия туристического маршрута Сочи-Новороссийск-Ялта-Севастополь целесообразно создать комиссию по морской безопасности в морском порту Новороссийск.

Технологическая безопасность водного транспорта

Государственное управление

- 4.13. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях оперативного реагирования на чрезвычайные происшествия на море:
- 4.13.1. Обеспечить формирование подразделений и оснащение их специальными средствами для обеспечения спасательных операций на море. При этом в акватории морских портов ответственность за безопасность должны нести субъекты портовой инфраструктуры.
- 4.13.2. Выработать единую техническую политику к развитию и функционированию федеральных служб по поиску и спасению на море, в

рамках которой будет обеспечена унификация и стандартизация создаваемых спасательных судов и разрабатываемой техники.

- 4.14. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству речного и морского флота в целях повышения безопасности мореплавания предлагается:
- 4.14.1. Активизировать работы по созданию перспективных индивидуальных и коллективных спасательных средств для морских судов в Арктической зоне РФ с учётом требований Полярного кодекса.
 - 4.14.2. Актуализировать национальные стандарты и нормативные документы по индивидуальным и коллективным средствам спасания морских судов с учётом их использования в Арктической зоне РФ.
- 4.15. Министерству промышленности и торговли РФ в целях повышения безопасности промысловых судов и добычи (вылова) водных биоресурсов рассмотреть возможность включения Федерального агентства по рыболовству в программу по строительству новых спасательных судов (ранее такая программа была реализована в плане строительства новых спасательных судов для нужд Морской спасательной службы Министерства транспорта РФ).
- 4.16. Министерству финансов РФ в целях повышения безопасности промысловых судов и добычи (вылова) водных биоресурсов рассмотреть вопрос выделения дополнительного финансирования на содержание спасательного флота Федерального агентства по рыболовству и строительство новых спасательных судов. Учитывая поставленные задачи перед Федеральным агентством по рыболовству, а это, обеспечение безопасности плавания рыболовных судов в Крыму (Азово - Черноморский бассейн. Одно спасательное судно СМБ Пурга уже перебазировано из Мурманска в Севастополь), создание базы спасательного флота на архипелаге Шпицберген (поручение первого вице - премьера А.В. Дворковича) для развития российского присутствия на Архипелаге Шпицберген.
- 4.17. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного флота, Российскому морскому регистру судоходства, ФГУП Государственному научному центру им. академика А.Н. Крылова в целях защиты жизни и здоровья граждан на объектах морского транспорта-морских судах во время их плавания как по морским, так и по внутренним водным путям предлагается:
- 4.17.1. Актуализировать национальные стандарты и ведомственные нормативные документы к средствам спасания морских судов в части учёта реальных природно-климатических условий Арктики на основе разработки обоснованных и одобренных РМРС дополнений к базовым требованиям.
 - 4.17.2. Активизировать работы по созданию перспективных индивидуальных и коллективных спасательных средств для морских судов в Арктической зоне РФ с учётом требований Полярного кодекса и актуализированных национальных стандартов.

- 4.18. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству по рыболовству в целях повышения безопасности эксплуатации маломерных судов все рыбопромысловые компании, независимо от формы собственности (юридические лица или индивидуальные предприниматели), обязаны самостоятельно разработать комплект минимальной документации по системе управления безопасностью:
- Об укомплектовании каждого судна экипажем в надлежащем количестве и должной квалификации
 - Медицинские документы, дипломы, сертификаты и квалификационные свидетельства капитанов, командного состава и лиц судовой команды (соответствие требованиям международных конвенций)
 - Документы технического состояния судов, (соответствие положениям международных и национальных документов)
 - Обеспечение необходимыми картами, лотциями и всеми другими навигационными пособиями
- 4.19. Федеральному агентству речного и морского флота в целях сохранения жизней членов экипажа судна необходимо на регулярной основе проводить учебные тревоги по отработке навыков по борьбе за живучесть. Основой организации борьбы за живучесть судна является расписание по тревогам, которое устанавливает обязанности для каждого члена экипажа судна.
- 4.20. Федеральному агентству речного и морского флота создать функциональную подсистему ликвидации пожаров на судах в акватории морского порта, которая будет отвечать за устранение последствий чрезвычайных происшествий.
- 4.21. Федеральному агентству речного и морского флота в целях обеспечения безопасного мореплавания вернуть в кодекс торгового мореплавания понятие группового плавания. По статистике расследований аварийных случаев с судами, на 40% снижается риск гибели людей на попавших в аварию судах при групповом плавании, т.к. другие суда могут их спасти. На 50% возрастает вероятность оказания помощи аварийным судам, если авария на них произошла во время группового плавания. Для маломерных судов необходимо прописать жесткие сроки в осенне-зимне-весенний период, когда выход на промысел возможен только в составе группы.
- 4.22. Федеральному агентству по рыболовству необходимо установить штрафные санкции за нарушение промыслового режима маломерными судами в осенне-зимне-весенний период, вплоть до аннулирования разрешения на добычу водных биологических ресурсов.
- 4.23. Федеральному агентству по рыболовству необходимо в порядке законодательной инициативы внести поправки в Постановление Правительства РФ №775 от 22 октября 2008 г. «Об оформлении, выдаче, регистрации, приостановлении действия и аннулировании разрешений на добычу (вылов) водных биологических ресурсов». К заявлению на получение разрешения на добычу (вылов) водных

биологических ресурсов с использованием судов необходимо прилагать копии документов по безопасности мореплавания.

4.24. Федеральному агентству по рыболовству утвердить приказом роль капитана в обеспечении безопасности судов:

4.24.1. Капитан судна ответственен за проведение в жизнь системы управления безопасностью компании и системы управления безопасностью судна. Распоряжения капитана обязательны для всех членов экипажа и лиц, находящихся на борту судна;

4.24.2. Компания должна обеспечить, чтобы судовая система управления безопасностью содержала четкое подтверждение полномочий капитана для принятия решений относительно безопасности и предотвращения загрязнения, а также для обращения к компании с просьбой об оказании необходимой помощи;

4.24.3. Компания должна обеспечить, чтобы капитан имел надлежащую квалификацию для управления судном, был осведомлен о системе управления безопасностью в компании, а также получал необходимую поддержку для выполнения своих обязанностей, связанных с обеспечением безопасности.

4.25. Министерству по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий РФ, Министерству транспорта РФ в целях координации взаимодействия ведомств при организации поисково-спасательных операций создать единый межведомственный орган. Для обеспечения эффективности операций также требуется интеграция ведомственных информационных баз с целью оперативного обмена информацией.

5. Транспортная безопасность автомобильного транспорта и безопасность перевозочной деятельности

Обеспечение транспортной безопасности автомобильного транспорта

Законодательное регулирование

5.1. Государственной Думе ФС РФ, Министерству Транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству в целях исключения избыточных законодательных требований внести дополнения в Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (ID проекта 02/04/09-16/00054719), которые позволят исключить категорирование и оценку уязвимости не только для транспортных средств автомобильного транспорта, но и для объектов автомобильного транспорта и объектов дорожного хозяйства.

Государственное управление

- 5.2. Правительству РФ в целях повышения безопасности на транспорте включить субъекты РФ в процесс формирования перечня участков автомобильных дорог, которые относят к объектам транспортной инфраструктуры.
- 5.3. Министерству транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях решения ряда проблем в части реализации действующего законодательства в области транспортной безопасности в сфере автомобильного транспорта предлагается:
 - 5.3.1. Сократить длительность утверждения оценки уязвимости и планов транспортной безопасности и процедур при исключении транспортных средств из реестра категорированных ввиду их вывода из эксплуатации, что позволит соблюдать субъектам транспортной инфраструктуры сроки, предусмотренные действующим федеральным законодательством;
 - 5.3.2. Предлагается дифференцировать пакет документов, необходимый к предоставлению в Федеральное дорожное агентство в области утверждения оценки уязвимости и планов транспортной безопасности и процедур при исключении транспортных средств из реестра категорированных ввиду их вывода из эксплуатации, в зависимости от величины хозяйствующего субъекта;
 - 5.3.3. В целях снижения стоимости услуг аккредитованных организаций, проводящих оценку уязвимости и с учетом того, что в настоящее время стоимость услуг одинакова как для сгруппированных автотранспортных средств, так и для одиночных предлагается рассмотреть, а также того, что хозяйствующие субъекты вынуждены нести большие затраты ввиду невозможности группирования автобусов из-за отличия в модели транспортных средств на одну цифру, обозначающую различия по типу двигателя (а не конструктивные особенности салона автобуса) предлагается рассмотреть вопрос о возможности объединения в группы однотипных видов транспортных средств;
 - 5.3.4. В целях объективного определения и недопущения завышения категорий опасности транспортных средств, которые работают на маршрутах с небольшим пассажиропотоком и низкой интенсивностью движения предлагается определять категории опасности с учетом величины пассажиропотока на маршрутах обслуживания;
 - 5.3.5. Необходимо разработать и утвердить в установленном порядке требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного и железнодорожного транспорта.

Безопасность автотранспортных перевозок и снижение аварийности

Законодательное регулирование

- 5.4. Министерству Транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству предлагается принять меры, направленные на повышение безопасности на дороге пассажирского автотранспорта, перевозящего группы детей, путем специального обозначения таких транспортных средств для предупреждения других водителей воздерживаться от поведения на дороге, которое может нести угрозу юным пассажирам. Для чего внести изменения в действующие нормативные правовые акты РФ, которые регулируют перевозку детей, предусматривающих оборудование автобусов, используемых для перевозки групп детей, проблесковыми маячками желтого или оранжевого цветов для предупреждения других участников дорожного движения о необходимости проявления повышенных осторожности и внимания:
- 5.4.1. Пункт 3.4 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090, после абзаца пятого абзацем следующего содержания: «организованная перевозка группы детей автобусами.»
- 5.4.2. Пункт 16 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» после абзаца пятого абзацем следующего содержания: «осуществляющих организованную перевозку группы детей.»
- 5.4.3. Пункт 3 Правил организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.12.2013 № 1177. нормой об оснащении автобуса, перевозящего детей, проблесковым маячком, изложив его в следующей редакции: «3. Для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении, оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и проблесковым маячком оранжевого или желтого цвета.»
- 5.5. Комитету по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству Транспорта РФ, Федеральному дорожному агентству, ФБУ Агентству автомобильного транспорта «Росавтотранс», Федеральному агентству по техническому регулированию и метрологии в целях повышения безопасности дорожного движения и развития системы контроля режима труда и отдыха водителя в виду

- недостаточности разработки законодательства в данной области предлагается сформировать нормативно-правовую базу осуществлению контроля за режимами труда и отдыха водителей, в том числе разработать регламент по осуществлению контроля функционирования тахографа и обработки данных, которые собирает тахограф.
- 5.6. Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях развития режима труда и отдыха водителей и формирования нормативно-правовой базы внести следующие пункты в Федеральный закон о тахографии:
- 5.6.1. Законодательно предусмотреть ответственность мастерских по установке и обслуживанию тахографов за качество выполняемых услуг;
- 5.6.2. Разработать стандарты регламентов и требований в рамках которых будет вестись деятельность мастерских по установке и обслуживанию тахографов.
- 5.7. Федеральному дорожному агентству, ФБУ Агентству автомобильного транспорта «Росавтотранс» в целях повышения безопасности дорожного движения и развития системы контроля режима труда и отдыха водителя рассмотреть возможность выведения на рынок новых производителей блоков СКЗИ для стабилизации рынка и создания здоровой конкурентной среды.
- 5.8. Федеральному агентству по техническому регулированию и метрологии предлагается в целях окончания формирования системы метрологической поверки тахографов завершить работу по утверждению измерений в области тахографии.
- 5.9. Государственной Думе ФС РФ, Министерству Транспорта РФ в целях развития системы контроля режима труда и отдыха водителя внести необходимые изменения в законодательство РФ для урегулирования вопросов, связанных с эксплуатацией транспорта со сломанным тахографом на внутренних российских перевозках
- 5.10. Комитету по транспорту ГД ФС РФ, Федеральному дорожному агентству в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области грузовых автомобильных перевозок внести изменения в Кодекс об административных правонарушениях РФ, предусматривающие распределение ответственности за превышение предельно допустимой общей массы транспортного средства либо предельно допустимой нагрузки на ось транспортного средства между перевозчиком и грузоотправителем.

Государственное управление

- 5.11. Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ в целях повышения безопасности дорожного движения и снижения дорожно-транспортных происшествий с участием водителей в состоянии алкогольного или наркотического опьянения предлагается напрямую

- отправлять запросы в наркологические диспансеры перед выдачей водительских прав.
- 5.12. Федеральному дорожному агентству в целях повышения безопасности дорожного движения:
- 5.12.1. Разработать и ввести профессиональный критерий отбора водителей для грузового автомобильного транспорта;
- 5.12.2. Внедрить систему регулярного подтверждения квалификации водителей.
- 5.13. Министерству образования и науки РФ разработать и утвердить квалификационные требования к сотрудникам мастерских по установке и обслуживанию тахографов.
- 5.14. Министерству Транспорта РФ в целях развития системы контроля режима труда и отдыха водителя предлагается:
- 5.14.1. Инициировать процедуру внесения изменений в нормативно-правовые акты, регулирующие режимы труда и отдыха водителей, с целью их гармонизации с международными нормами, изменением формулировок требований для обеспечения их однозначного понимания и возможности алгоритмизации технических средств контроля для выполнения анализа нарушений в системе автоматизированного контроля;
- 5.14.2. Инициировать внедрение законодательных требований в части формирования, создания и ведения реестра моделей тахографов по результатам выполнения процедур подтверждения соответствия и испытаний на функциональное соответствие требованиям;
- 5.14.3. Инициировать утверждение требований к стояночным комплексам и их созданию в необходимом количестве, определяемом загруженностью трасс, в том числе и для возможности расположения на них транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, негабаритных и тяжеловесных грузов.
- 5.15. Министерству иностранных дел РФ и Министерству Юстиции РФ в целях развития системы контроля режима труда и отдыха водителя предлагается во исполнение требований 15 статьи Конституции РФ опубликовать в официальном источнике публикаций международных договоров РФ полный и актуальный текст Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 01 июля 1970 г.), официальный перевод всех оригинальных текстов Соглашения, включая Поправки, Приложения и Дополнения к Приложению, а также тексты документов, вносящих изменения и/или дополнения к Соглашению.
- 5.16. ФБУ Агентству автомобильного транспорта «Росавтотранс» предлагается исключить из «Перечня сведений о мастерских, осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов» сервисные мастерские по установке, ремонту и обслуживанию тахографов, не

имеющие лицензию ФСБ России, которые требуются в рамках получения допуска Министерства транспорта РФ и дальнейшего осуществления деятельности и привести данный перечень в соответствие с требованиями Законодательства РФ.

6. Совершенствование ИТСО транспортной безопасности и обеспечение информационной защищенности транспортной инфраструктуры

Законодательное регулирование

- 6.1. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность закрепления на законодательном уровне осуществления софинансирования мероприятий в области обеспечения транспортной безопасности в части оснащения объектов и транспортных средств техническими средствами из бюджетов различных уровней.

Государственное управление

- 6.2. Правительству РФ и федеральным органам по сертификации технических средств: Министерству транспорта РФ, Министерству внутренних дел РФ, Федеральной службе безопасности РФ, Министерству по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий РФ связи в целях повышения уровня транспортной безопасности и снижению административных барьеров в части реализации постановления Правительства РФ N 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности», учитывая, что Федеральное агентство связи имеет более чем 20-летний опыт по организации системы подтверждения соответствия в области связи, в том числе сертификации телекоммуникационного оборудования различного назначения и сложности, предлагается на базе наделённого полномочиями органа по сертификации подведомственного Россвязи ФГБУ Центр МИР ИТ реализовать приём и организацию дальнейшего рассмотрения заявлений субъектов транспортной инфраструктуры и производителей ТСОТБ в части сертификации ТСТОБ различного назначения по принципу «Одного окна».
- 6.3. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ, Министерству внутренних дел РФ, Федеральной службе безопасности РФ, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральному агентству связи предлагается законодательно закрепить:
 - 6.3.1. Сертификации подлежит не один элемент технической системы обеспечения транспортной безопасности (например, камера видеонаблюдения), а вся установленная на ОТИ конкретная система в целом.

- 6.3.2. Совместно с ФСБ России, МВД России, МЧС России сформировать и утвердить перечень рекомендуемых (прошедших государственную сертификацию) инженерно-технических средств по обеспечению транспортной безопасности для применения их на объектах транспортной инфраструктуры.
- 6.3.3. Закрепить отмену сертификации установленных ранее на ОТИ технических средств обеспечения транспортной безопасности до полной выработки ими ресурса использования.
- 6.3.4. Отсрочить проведение сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности до 01 января 2020 г. с тем, чтобы производители и поставщики указанного оборудования могли его сертифицировать на стадии производства.
- 6.3.5. Сформировать принцип «одного окна» при подаче заявления на проведение сертификации.
- 6.4. Правительству РФ, Министерству транспорта РФ в целях совершенствования нормативно-правовой базы в области технических средств обеспечения транспортной безопасности предлагается разработать нормативно-правовой акт, который позволит:
- 6.4.1. До аккредитации в соответствии с постановлением Правительства РФ № 969 от 26.09.2016г. лабораторий по проведению сертификационных испытаний конкретных типов технических средств обеспечения транспортной безопасности не включать обязательное требование о наличии сертификата обязательной системы сертификации:
- в конкурсную документацию на приобретение (изготовление, поставку) технических средств обеспечения транспортной безопасности.
 - в проектную документацию на проектирование объектов транспортной инфраструктуры с размещением ТС ОТБ для предоставления в Госглавэкспертизу.
- Вместо сертификата возможно включение в конкурсную документацию и/или в проектные решения требования о предоставлении заключения Центра специальной техники ФСБ России (далее Центра) о соответствии технических характеристик ТС ОТБ требованиям Центра.
- 6.4.2. В случае, если ТС ОТБ представляет собой оборудование, требующее для ввода в эксплуатацию проведения капитального строительства и/или производимое исключительно под заказ (например, автомобильные и железнодорожные стационарные инспекционно-досмотровые комплексы), не включать обязательное требование о наличии сертификата обязательной системы сертификации:

- в конкурсную документацию на приобретение (изготовление, поставку) ТС ОТБ.
- в проектную документацию на проектирование ОТИ с размещением ТС ОТБ для предоставления в Госглавэкспертизу.

Вместо сертификата возможно включение в конкурсную документацию и/или в проектные решения требования о предоставлении заключения Центра о возможности применения данных технических средств для обеспечения транспортной безопасности на объекте размещения. Сертификат предоставлять после ввода ТС ОТБ в эксплуатацию.

6.4.3. При обязательной сертификации ТС ОТБ, представляющих собой сложный программно-аппаратный комплекс, включающий несколько ТС ОТБ, также подлежащих сертификации, необходимо наличие возможности использования схемы «Одного окна» для комплексной сертификации всех функциональных систем из состава ТС ОТБ, проведение сертификации которых постановлением Правительства РФ № 969 от 26.09.2016г. закреплено за различными федеральными органами по сертификации в пределах установленной сферы деятельности.

6.4.4. Внести изменения в методику сертификационных испытаний, обеспечивающие:

- Проведение сертификационных испытаний досмотровых ТС ОТБ с учетом модели угроз объекта размещения ТС ОТБ.
- В случае, если ТС ОТБ представляет собой оборудование, моделирование работы которого сертификационной лабораторией в процессе проведения сертификационных испытаний в соответствии с методикой невозможно (например, моделирование движущихся железнодорожных вагонов), в качестве сертификационных испытаний принимать:
 - тестовую эксплуатацию ТС ОТБ в течение определенного срока после ввода ТС ОТБ в эксплуатацию на ОТИ;
 - комиссионные с участием специалистов Центра проверки ТС ОТБ в ходе проведения их тестовой эксплуатации на ОТИ.

Сертификат выдавать по результатам тестовой эксплуатации ТС ОТБ на объекте размещения при наличии комиссионного заключения о возможности применения данных ТС ОТБ для обеспечения транспортной безопасности на объекте размещения (с учетом модели угроз).

6.4.5. Проводить периодические проверки субъектов транспортной инфраструктуры с целью определения эффективности практического применения (а также проведения технического обслуживания) приобретенных ТС ОТБ за бюджетное финансирование для обеспечения целей и задач транспортной безопасности. Повысить персональную

ответственность руководителей ОТИ в случае, когда ТС ОТБ не используются по различным причинам.

- 6.5. Министерству транспорта РФ в целях совершенствований нормативно-правовой базы при реализации постановления Правительства РФ N 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» предусмотреть снижение финансовых нагрузок на субъекты инфраструктуры.
- 6.6. Министерству транспорта РФ следует внести уточнения в части схемы 4 по сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности. С позиций традиционной сертификации и прежде всего применительно к водному транспорту требуется одобрение типа от Российского морского или речного регистров, о чем в постановлении не сказано ничего. Сертификация предусматривает проведение механических (удары, вибрация, наклоны и т.д.), климатических (теплоустойчивость, холодоустойчивость, влагоустойчивость) испытаний, проверку на устойчивость при изменении напряжения и частоты питающей сети, оценку прочности электрической изоляции и степени защиты оболочки, электромагнитные испытания (кондуктивные помехи низкой частоты и радиочастотного диапазона, импульсные помехи от кратковременных и медленных переходных процессов и т.д. - всего около 10 видов испытаний). Отсюда для уже установленного оборудования на объектах можно говорить лишь о некоторых видах функциональных испытаний, а о не сертификации.
- 6.7. Министерству транспорта РФ, Министерству связи и массовых коммуникаций РФ в целях улучшения киберзащищенности государственного управления и повышения уровня транспортной безопасности необходимо:
 - 6.7.1. Уточнить понятийный аппарат в данной области.
 - 6.7.2. Выполнить комплекс работ по паспортизации всех инфотелекоммуникационных ресурсов развернутых на территории РФ которые используются или могут использоваться в различных условиях военно-политической обстановки.
 - 6.7.3. Разработать особый порядок резервирования, получения, обеспечения и контроля качества ресурсов ЕСЭ РФ применительно к потребностям систем управления.
 - 6.7.4. Запретить разработку средств криптографической защиты, работа которых обеспечивается путём использования идентификаторов в служебной части трафика.
 - 6.7.5. Предусмотреть возможность функционирования средств защиты (межсетевые экраны), корректная работа которых основана на

использовании адресной информации после неконтролируемого и массового изменения адресного пространства.

6.7.6. Эффективность систем информационной безопасности в значительной степени предопределяется уровнем обученности и психофизиологического состояния должностных лиц.

6.8. Министерству транспорта РФ в целях взаимодействия существующих информационных систем на транспорте с создаваемыми ситуационными центрами и центрами компетенций и минимизации потенциальных рисков предусмотреть взаимодействие существующих на транспорте информационных систем с формируемой в настоящее время системой распределенных ситуационных центров (СРЦП), работающих по единому регламенту взаимодействия и которая руководством страны рассматривается в качестве устойчивого фундамента долгосрочного совершенствования системы государственного, отраслевого, муниципального управления и корпоративного управления. Процессы разработки, совершенствования и дальнейшего развития СРЦП требуют реализации комплексных междисциплинарных интеграционных подходов, базирующихся на соответствующей регламентированной проектной деятельности, которую следует осуществлять согласно отечественному законодательству в Центрах компетенций федерального, регионального и муниципального уровнях государственного управления. (Распоряжение Правительства РФ от 15.10.2016 №2165-р Об утверждении плана первоочередных мероприятий по организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации на 2016 и 2017 годы)

7. Обеспечение безопасности транспортной системы в ходе подготовки транспортной инфраструктуры к Чемпионату мира 2018 года

Государственное управление

7.1. Министерству транспорта РФ в целях обеспечения транспортной безопасности в период проведения Кубка конфедераций FIFA 2017 и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 рекомендовать субъектам транспортной инфраструктуры, задействованным в подготовке и проведении Кубка Конфедераций FIFA 2017 и чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в Российской Федерации, подготовить и представить в органы исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации календарные планы-графики по соблюдению требований транспортной безопасности и устранению недостатков, выявленных в ходе проведения проверок контрольно-надзорными органами.

7.2. Министерству транспорта РФ в целях улучшения контроля за состоянием транспортной безопасности на локальных объектах транспортной инфраструктуры, региональным штабам по подготовке к проведению спортивных соревнований в регионах-участниках предлагается изучить ситуацию с обеспечением транспортной безопасности «на местах». Информация будет

агрегироваться Министерством транспорта РФ в специально создаваемой для этого информационной базе.

- 7.3. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» проработать вопрос организации дежурства аварийно-спасательных служб для обеспечения оперативного устранения последствий ДТП на маршрутах следования клиентских групп FIFA и зрителей в период проведения мероприятий Кубка Конфедераций FIFA 2017 и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018.
- 7.4. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в соответствии с ФЗ-188 от 29.06.2015 года запретить использование иностранного программного обеспечения на критически важных объектах транспортной инфраструктуры. Тем не менее, в железнодорожной отрасли практически вся компьютерная система опирается на программы Windows, что нарушает требования безопасности. Необходимо потребовать от субъектов транспортной инфраструктуры неукоснительного соблюдения федерального законодательства.
- 7.5. Министерству транспорта РФ, Федеральной службе безопасности РФ с учетом огромного числа зрителей спортивных мероприятий использование операторов для входного контроля представляется затратным. В связи с этим предлагается оборудовать рамки для пропуска болельщиков на стадион приборами видеофиксации и сверки.
- 7.6. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях встречи и отправления организованных групп болельщиков на вокзальных комплексах предлагается проведение следующих мероприятий:
 - 7.6.1. Организация доступа автотранспортных средств доставляющих организованные группы на вокзал и с вокзала, выделение на парковочном пространстве вокзалов специальных мест парковки, максимально близко к входным группам или досмотровым павильонам.
 - 7.6.2. Организация посадочных бригад из сотрудников полиции с привлечением работника железнодорожного транспорта и охранников частных охранных организаций.
 - 7.6.3. Организация прохождения процедуры входного контроля через отдельную досмотровую линейку (при наличии).
 - 7.6.4. Выделение в залах ожидания или на прилегающей территории специальных мест для размещения организованных групп (предоставление отдельных залов), куда исключен проход посторонних лиц (при наличии возможности и необходимости).
 - 7.6.5. Организация, по возможности, подачи составов на путь, с которого обеспечивается наиболее удобная посадка/высадка и кратчайший маршрут прохода болельщиков в город.
- 7.7. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» в целях исключения возникновения столкновений не организованных групп болельщиков

на вокзальных комплексах и прилегающих к ним городских территориях целесообразно проведение следующих мероприятий:

- 7.7.1. Организация буферных зон, зон накопления на подходах к транспортным объектам, разделение болельщиков в этих зонах.
- 7.7.2. Поочередный подвоз автобусами-шаттлами болельщиков соперничающих команд, по возможности с интервалами.
- 7.7.3. Усиленный режим работы правоохранительных служб на всех этапах транспортного процесса.
- 7.7.4. Привлечение достаточного количества волонтерских групп.
- 7.7.5. Организация максимального информирования о маршрутах, расположении объектов, гостиниц и правилах поведения.

Региональное регулирование

- 7.8. АНО «Оргкомитету «Россия-2018» разработать регламенты взаимодействия в звене «федеральный центр управления пассажирскими перевозками – региональный центр управления пассажирскими перевозками – диспетчерские центры аэропортов Московского авиационного узла».
- 7.9. Федеральному агентству воздушного транспорта, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» представить в аэропорты Московского авиационного узла предложения по необходимому количеству сотрудников служб безопасности аэропортов и полиции для сопровождения клиентских групп FIFA и команд на территории аэропортов Московского авиационного узла.
- 7.10. АНО «Оргкомитету «Россия-2018», Министерству внутренних дел РФ предлагается проработать правовые основания в целях привлечения сотрудников полиции для сопровождения клиентских групп FIFA и команд.
- 7.11. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» в целях обеспечения безопасности при приеме болельщиков в аэропорту Шереметьево:
 - 7.11.1. Уточнить основные и запасные маршруты движения команд в терминалах аэропорта Шереметьево
 - 7.11.2. Определить место размещения представителей СМИ при встрече делегаций команд на перроне (с учетом типа воздушного средства и № стоянки)
- 7.12. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» в целях обеспечения безопасности при приеме болельщиков в аэропорту Внуково уточнить схему организации движения автобусов клиентских групп FIFA и шаттлов по полосам первой линии привокзальной площади аэропорта Внуково, а также фонового потока автотранспортных средств на эстакаде («на вылет»).

- 7.13. Министерству транспорта РФ, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» в целях обеспечения безопасности при приеме болельщиков в аэропорту Домодедово исключить пересечение пешеходных и автотранспортных потоков на маршруте движения пассажиров из терминала «Аэроэкспресс» в аэропорт Домодедово.
- 7.14. АНО «Оргкомитету «Россия-2018» представить в аэропорты Московского авиационного узла шаблоны навигационных указателей и рекомендации по их размещению для обеспечения навигации на привокзальных площадях аэропортов в период Кубка Конфедераций FIFA 2017.
- 7.15. Федеральному агентству воздушного транспорта, АНО «Оргкомитету «Россия-2018» проработать вопрос привлечения дежурного тягача в аэропорты Московского авиационного узла на период проведения Кубка Конфедераций FIFA 2017 и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018.

8. Безопасная интеграция беспилотных технологий в транспортную систему России

Законодательное регулирование

- 8.1. Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству воздушного транспорта в целях развития нормативной базы беспилотных систем утвердить федеральные авиационные правила, устанавливающие порядок проведения обязательной сертификации беспилотных авиационных систем, требования к летной годности беспилотного воздушного судна, а также процедуру подтверждения соответствия разработчиков, изготовителей авиационной техники и устанавливающий требования к ним.
- 8.2. Комитету ГД по транспорту и строительству ГД ФС РФ, Министерству транспорта РФ в целях скорейшего и безопасного внедрения беспилотных транспортных средств в России разработать специальное законодательство о применении беспилотных транспортных средств на дорогах России

Государственное управление

- 8.3. Министерству транспорта РФ в целях повышения уровня ответственности за использование малых беспилотных транспортных средств и контроля за их движением разработать систему их учета (по типу государственного регистрационного знака). Система учета подразумевает внедрение современных технических решений, в том числе наделение транспортных средств механизмами идентификации с привязкой к владельцу.

СПИСОК ИНИЦИАТОРОВ

Федеральные органы исполнительной власти и подведомственные организации

1. Министерство транспорта РФ
2. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
3. Федеральное агентство железнодорожного транспорта
4. Федеральное агентство связи
5. ФГУП «УВО Минтранса России» Краснодарский филиал
6. ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации»
7. ФГП Ведомственная охрана железнодорожного транспорта
8. ФГБУ «Северный экспедиционный отряд аварийно спасательных работ» Федерального агентства по рыболовству
9. Северо-западное территориальное управления Федерального агентства по рыболовству
10. Дирекция Московского транспортного узла
11. ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря».
12. Межгосударственный авиационный комитет

Региональные и муниципальные органы исполнительной власти

13. Правительство Республики Ингушетия
14. Правительство Алтайского края
15. Костромская областная Дума
16. Тюменская областная Дума
17. Администрация Тамбовской области
18. Администрация Костромской области
19. Администрация Липецкой области
20. Правительство Калининградской области
21. Правительство Ханты-Мансийского автономного округа – Югры
22. Правительство Чукотского автономного округа

Коммерческие и некоммерческие организации

23. ОАО «РЖД»
24. ООО «Скантроник Системс»
25. ООО «Кронштадт Беспилотные Системы»
26. ЗАО «ВОКОРД ТЕЛЕКОМ»
27. Консорциум «Интегра-С»
28. Охранная фирма ТИТАН
29. Внуково - Управление активами
30. ЗАО «Содружество-Соя»
31. АО «Ижавиа»
32. АО «Нижевартовскавиа»
33. Федеральная пассажирская компания – филиал ОАО «РЖД»
34. Дирекция железнодорожных вокзалов - филиал ОАО «РЖД»
35. АО «Московская кольцевая железная дорога»
36. ЗАО «НПП «ИСТА-Системс»
37. ГУП «Мосгортранс»
38. Центр инновационного развития – филиал ОАО «РЖД»
39. НП «Объединение вагоностроителей»

40. Торгово-промышленная палата РФ
41. Фонд «Транспортная безопасность»
42. Ассоциация «Транспортная безопасность»
43. «Ассоциация владельцев маломерных судов Санкт-Петербурга»
44. Профсоюз летного состава России
45. «Ассоциация развития поисково-спасательной техники и технологий»
46. Ассоциация «Центр объединения грузоперевозчиков «Грузавтотранс»
47. НП «Содействие развитию тахографических систем»
48. «Единый союз тахографистов»
49. Ассоциация «Профессиональных водителей такси»
50. Ассоциация «Организаций в сфере развития системы тахографического контроля»
51. Государственный университет морского и речного флота им. адм.С.О. Макарова
52. Санкт-Петербургский институт информатики и автоматизации Российской академии наук
53. Военная академия связи им. Маршала Советского Союза С.М. Буденного
54. ВНИИМ им. Д.И.Менделеева
55. Самарский государственный университет путей сообщения