

Задача отраслевых объединений — методическая помощь регионам

Одной из целей деятельности Ассоциации «Транспортная Безопасность Юга» является создание условий для единообразного понимания и реализации субъектами транспортного комплекса обязательных требований в области обеспечения транспортной безопасности. И не последнюю роль в достижении поставленной цели играет просветительская работа, проводимая членами объединения в регионах.



Константин Ларин,
председатель Ассоциации
«Транспортная Безопасность Юга»

На практике данное направление деятельности осуществляется Ассоциацией «Транспортная Безопасность Юга» в том числе путём проведения встреч (в формате круглого стола, видеоконференции) с представителями субъектов транспортного комплекса, на которых проходит обсуждение изменений в законодательстве о транспортной безопасности. Представители объединения отвечают на возникающие вопросы, оказывают методическую помощь по вопросам реализации обязательных требований.

Круглые столы, как правило, организуются при непосредственном участии региональных министерств транспорта. Например, проявили заинтересованность в повышении уровня транспортной безопасности региона и организовали такие мероприятия министерства транспорта Донецкой Народной Республики и Луганской Народной Республики, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Севастополя. Также обсуждения прошли на площадках Торгово-промышленной палаты Ростовской области и рабочей группы Антитеррористической комиссии Краснодарского края.

26 июня текущего года очередной семинар-совещание, посвящённый изменениям законодательства в области обеспечения транспортной безопасности (ОТБ), прошёл на площадке Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан и был поддержан Махачкалинской транспортной прокуратурой. Участие в мероприятии приняли члены Ассоциации: её председатель Константин Ларин, помощник председателя Тенгиз Каличава и руководитель аппарата Правления Виталий Лукьянов.

К работе круглого стола присоединились представители субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ) и перевозчиков по всем видам транспорта, осуществляющих деятельность на территории Республики Дагестан, а также сотрудники МТУ Ространснадзора по СКФО. В ходе совещания были подняты проблемные вопросы в области ОТБ, характерные для региона.

Семинар-совещание вступительным словом открыл врио министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан Саид Рамазанов, а Махачкалинский транспортный прокурор Дмитрий Попов,



поприветствовав присутствующих, обратил внимание на необходимость неукоснительного соблюдения обязательных требований законодательства о транспортной безопасности всеми организациями и гражданами. Примечательно, что данное совещание прошло буквально через день после заседания Антитеррористической комиссии Республики Дагестан, что лишний раз подчёркивает актуальность просветительской работы по вопросам ОТБ, проводимой Ассоциацией.

В своём докладе Виталий Лукьянов проинформировал присутствующих о действующих требованиях и основных изменениях законодательства в области ОТБ, а Константин Ларин ответил на возникшие у присутствующих вопросы по реализации обязательных требований, дал методические рекомендации по их оптимальному выполнению.

В ходе круглого стола был озвучен широкий круг актуальных вопросов, связанных с изменениями нормативной базы. Рассмотрим подробнее некоторые из них.

СЕРТИФИКАЦИЯ ТСОТБ

Положительные изменения в интересах СТИ и перевозчиков произошли в области сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ), поскольку внесены изменения в ч. 8 ст. 12.2 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ФЗ-16).

Если раньше сертификат соответствия ТСОТБ выдавался органом сертификации на ограниченный срок (5 лет), то теперь он действует в течение всего срока службы, установленного в соответствии с законодательством Российской Федерации. Срок службы (срок эксплуатации) указывается в документации (паспорте) на ТСОТБ (не путать с гарантийным сроком!).

Соответствующие изменения внесены и в подзаконные нормативные акты, регулирующие данное правоотношение. Так, в Правила обязательной сертификации ТСОТБ, утверждённые постановлением Правительства РФ от 26.09.2016 № 969, внесён п. 8.1, определяющий срок действия сертификата соответствия ТСОТБ, а приказом Минтранса РФ от 07.05.2024 № 168 внесены изменения в форму сертификата соответствия техниче-

ских средств, где указано, что сертификат в отношении каждой единицы технического средства действует в течение всего срока его службы, установленного в соответствии с законодательством.

Напомним, что ранее оснащение ОТИ или транспортных средств (ТС) ТСОТБ, у которого истёк срок действия сертификата, являлось основанием для привлечения к административной ответственности по ст. 11.15.2 КоАП РФ (нарушение Правил обязательной сертификации ТСОТБ).

ПЕРЕЧЕНЬ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ УГРОЗ

Статья 2 ФЗ-16 дополнена ч. 3, которой установлено, что перечень потенциальных угроз совершения акта незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ОТИ и ТС определяется Минтрансом РФ совместно с ФСБ РФ и МВД РФ. Существующий перечень угроз также утверждён совместным приказом Минтранса РФ, ФСБ РФ и МВД РФ от 05.03.2010 № 52/112/134. Действующий перечень содержит 9 потенциальных угроз совершения АНВ. По сути, это изменение на законодательном уровне придало легитимность ранее существовавшим между этими ведомствами отношениям и их компетенциям.

В настоящее время на портале проектов нормативных правовых актов размещён проект приказа Минтранса России, ФСБ России, МВД России «Об определении Перечня угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

26 июня семинар-совещание, посвящённый изменениям законодательства в области ОТБ, прошёл на площадке Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан

Документ подготовлен с учётом террористических угроз, сформировавшихся в современных условиях. Перечень обновлён структурно и дополнен двумя новыми угрозами.

1. Угроза поджога. Возможность совершения умышленных действий с помощью открытого огня, которые могут уничтожить или повредить ОТИ и ТС, а также причинить вред здоровью и жизни людей.

2. Угроза совершения АНВ с использованием беспилотных аппаратов. Возможность совершения нападения на ОТИ и ТС, а также их критические элементы с помощью беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов.

Общее число угроз предлагается уменьшить с 9 до 8. Общественное обсуждение проекта приказа закончилось в декабре 2024 года.

• порядок и форма проведения такого инструктажа и проверки знаний утверждены приказом Минтранса России от 06.05.2024 № 167 (ч. 4.3). Периодичность проведения инструктажей и проверки знаний — не реже одного раза в год. Результаты проведения инструктажей и проверки знаний заносятся в журнал. Выписка из журнала выдаётся каждому водителю.

В этой же связи в ч. 1 и 2 ст. 12.1 ФЗ-16 внесены изменения, исключающие подготовку и аттестацию персонала, непосредственно связанного с ОТБ, в отношении которого проводятся инструктаж и проверка знаний в области ОТБ (персонал (экипаж) ТС автомобильного и железнодорожного транспорта пригородного сообщения (электричек)).

Ранее такой персонал (экипаж) ТС, являясь силами ОТБ («персоналом, непосредственно связанным с ОТБ»), подлежал подготовке и аттестации по транспортной безопасности. Сейчас они таковыми и остаются, но подготовка и аттестация заменены проведением инструктажа и проверкой знаний в области ОТБ.

Результат изменения: уменьшение финансовых затрат на реализацию требований по транспортной безопасности (подготовку и аттестацию) для СТИ и перевозчиков в области автомобильного, городского наземного электрического транспорта, а также осуществляющих железнодорожные перевозки в пригородном сообщении.

ИНСТРУКТАЖ ВМЕСТО АТТЕСТАЦИИ

Статья 4 ФЗ-16 дополнена ч. 4.1–4.3, в соответствии с которыми:

- закреплена компетенция СТИ (перевозчика) определять персонал, непосредственно связанный с ОТБ, а также лиц, ответственных за ОТБ (Ответственные лица) (ч. 4.1);
- за Ответственными лицами закреплена обязанность по проведению инструктажей и проверке знаний в области ОТБ в отношении персонала (экипажа) ТС автомобильного, городского наземного электрического транспорта, ТС, осуществляющих железнодорожные перевозки в пригородном сообщении, который отнесён СТИ или перевозчиком к персоналу СТИ или перевозчика, непосредственно связанному с ОТБ (ч. 4.2);

УТВЕРЖДЕНИЕ ПАСПОРТОВ ТС

Ст. 9 ФЗ-16 дополнена частью 1.4-1, которой СТИ дано право оформлять, утверждать паспорт ТС путём подписания усиленной квалифицированной электронной подписью лица и, соответственно, направлять его в компетентный орган в области ОТБ (Росавтодор) в форме электронного документа через ЕГИС ОТБ. Таким образом, отпадает необходимость направлять паспорт ТС в бумажном виде и на компакт-диске.

Также внесены изменения в постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1640 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств автомобильного

транспорта и городского наземного электрического транспорта», определяющие, что паспорт ТС может разрабатываться и утверждаться на группу ТС по одному или нескольким маршрутам регулярных перевозок. Это избавило перевозчиков разрабатывать большое количество паспортов ТС и указывать в них только один маршрут перевозки, теперь можно указывать несколько маршрутов регулярной перевозки в одном паспорте ТС, то есть уменьшило количество разрабатываемых паспортов ТС.

ПЕРЕДАЧА ДАННЫХ О Пассажирах

После внесения изменений в п. 1 ч. 3 ст. 11 ФЗ-16 автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) ТС (АЦБПДП) могут формироваться на основании информации, предоставленной не только СТИ и перевозчиками, но и юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, уполномоченными СТИ или перевозчиками на бронирование и (или) оформление проездных документов (билетов) и передачу персональных данных о пассажирах в АЦБПДП.

При этом обязанность ставить в известность уполномоченный орган (ФГУП «ЗащитаИнфоТранс») о предоставлении таких полномочий возложена на СТИ или перевозчика (не позднее 5 рабочих дней до даты предоставления полномочий). Хотя в ст. 11 не определено, чем оформляются такие полномочия, по нашему мнению, такие полномочия должны прописываться в договоре (соглашении) между СТИ (перевозчиком) и указанными лицами.

Следствие: в случае наделения юридических лиц и индивидуальных предпринимателей такими полномочиями на них будет распространяться административная ответственность, предусмотренная ст. 19.7.9 КоАП РФ за непредставление сведений в АЦБПДП, о чём также внесены изменения в ч. 3 ст. 12 ФЗ-16.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Перевозка грузов повышенной опасности внутренним водным и (или) железнодорожным транспортом теперь допускается только после направленного в Ространснадзор или его территориальный орган уведомления о планируемой перевозке такого груза (ч. 12, 13 ст. 12.3 ФЗ-16). Вид осуществляемой перевозки значения не имеет (в границах одного субъекта РФ или межрегиональная).

Такое уведомление направляется СТИ и (или) перевозчиком в форме электронного документа (сообщения) не позднее одного часа с момента оформления соответствующей транспортной накладной, транспортной железнодорожной накладной с использованием ЕГИС ОТБ в соответствии с порядком, утверждённым приказом Минтранса России от 20.11.2023 № 385.

Появление «уведомительного порядка» при перевозке таких грузов даёт возможность своевременно контролировать перевозку контрольными (надзорными) органами. Исключением являются перевозки, предназначенные для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд.

МАЛОМЕРНЫЕ СУДА

В значении пп. «г», «д» п. 11 ст. 1 ФЗ-16 маломерные суда, используемые в некоммерческих целях, не являются ТС. В качестве основного критерия, определяющего «маломерное судно» как транспортное средство в значении ФЗ-16, выбран вид деятельности (коммерческое или не коммерческое использование) транспортного средства.

Здесь необходимо уточнить, что достаточное условие считать маломерное судно транспортным средством в значении закона — наличие у владельца маломерного судна соответствующей лицензии на перевозку пассажиров внутренним водным транспортом, морским транспортом.

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ БЕСПИЛОТНЫМ АППАРАТАМ

В обновлённой нормативной базе последних двух лет большое внимание уделено принятию мер по защите ОТИ от АНВ с применением беспилотников: начиная с введения в понятийный аппарат ФЗ-16 определения «беспилотного аппарата» и заканчивая установлением типов ОТИ, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности, и утверждением особенностей их защиты. В ходе реализации ряда новых положений законодательства и ввиду отсутствия методических рекомендаций по их выполнению у СТИ возникают вопросы, требующие разъяснений и уточнений.

С анализом существующих проблемных моментов, проведённым членами Ассоциации «Транспортная Безопасность Юга», вы можете ознакомиться на ...странице номера. 3

В качестве основного критерия, определяющего «маломерное судно» как транспортное средство в значении ФЗ-16, выбран вид деятельности

