



УДК 378.046.4:656.62.08

**В.Н. Бутченко** и.о. профессора, к.э.н. ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**Ю.Д. Белов** доцент, к.т.н. ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**В.Н. Костров** профессор, д.э.н. ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

## ВОПРОСЫ КОМПЛЕКСНОЙ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РОССИИ

*Ключевые слова: транспортная безопасность, законодательство, инфраструктура, квалификация, судоходная компания.*

*Представлены основные задачи обеспечения транспортной безопасности, решение которых в большей степени государство стремится возложить на субъекты транспортных компаний. В результате возникают затруднения в согласовании ряда вопросов, противоречащих Федеральному Закону «О транспортной безопасности». Наиболее проблематичный вопрос о проведении аттестации сил обеспечения транспортной безопасности (СОТБ).*

Система обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств является составной частью государственной политики Российской Федерации, общепризнанных принципов и норм международного права.

Объективным показателем качества социально-политической обстановки в субъектах Российской Федерации и в государстве в целом является степень защищённости транспортного комплекса от угрозы совершения акта незаконного вмешательства в его деятельность.

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;
- сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности.[7]

В законодательных и нормативных правовых актах по обеспечению транспортной безопасности в большей степени проявляется стремление государства возложить ответственность за ее обеспечение на субъекты транспортной инфраструктуры. В п.1 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» прописано: «Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, если иное не установлено настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами». При этом п.3 ст.12 закона «О транспортной безопасности» предусматривает ответственность субъектов транспортной инфраструктуры за неисполнение требований транспортной безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таким образом, на хозяйствующих субъектах транспортного комплекса лежит обязанность по реализации организационных мер и технических мероприятий по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, что, прежде всего, предусматривает как финансовые затраты, так и ответственность субъектов транспортной инфраструктуры за неисполнение требований транспортной безопасности.

Например, внесенные Федеральным законом от 3.02.2014г. №15-ФЗ изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности» привели к изменению понятия «транспортные средства» и «объекты транспортной инфраструктуры». В результате вышеуказанных изменений часть транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры не попадают под действие Федерального закона «О транспортной безопасности» и подлежат исключению из Реестра категоризованных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В результате, финансовые средства субъектов транспортной инфраструктуры, израсходованные на проведение оценки уязвимости, разработку планов обеспечения транспортной безопасности, установку технических средств и обучение лиц, ответственных за транспортную безопасность, исчисляющиеся миллионами рублей - «выброшены на ветер». Коснулось это не только коммерческих предприятий, но и государственных, в том числе Администраций бассейнов внутренних водных путей, финансируемых из государственного бюджета.

К примеру, только в ФБУ «Администрация Волжского бассейна» исключено из «Реестра категоризованных транспортных средств» более 200 единиц, притом на проведение оценки уязвимости и разработку планов обеспечения транспортной безопасности из бюджета государства было истрачено более семи миллионов рублей.

Имеются достаточные основания полагать, что тенденция уменьшения количества транспортных средств, попадающих под определение «транспортные средства», будет продолжена, особенно после вступления в законную силу постановления Правительства РФ «Об утверждении порядка выдачи специальных разрешений на перевозку грузов повышенной опасности внутренним водным транспортом». Проект постановления находится в Правительстве Российской Федерации.

Практически требования пунктов 5.31 приказа Минтранса от 8.02.2011г. №41 трудно выполнимы, а нарушения установленных требований ставят судоходные компании и капитанов судов перед постоянной угрозой привлечения к административной ответственности по постановлениям Ространснадзора. Например: требования п.5.31.16 приказа №41 обязывают: «Осуществлять выдачу разовых пропусков с уведомлением подразделений ФСБ России и МВД России», выполнение этого требования всеми судоходными компаниями создаст определенные затруднения в оперативной работе ФСБ России и МВД России.

Требования п.5.31.15 приказа №41 обязывают: «Осуществлять выдачу постоянных пропусков по согласованию с уполномоченными подразделениями ФСБ России и МВД России».

Требования 5.31.23 приказа №41 обязывают: «Образцы пропусков всех видов согласовывать с уполномоченными подразделениями ФСБ России и МВД России и Ространснадзором».

Данные согласования потребуют много времени и затруднят деятельность судоходных компаний, тем более законодательством РФ до сих пор не определен порядок, сроки и конкретный государственный орган, уполномоченный проводить данное согласование.

Неоднократные обращения судовладельцев об отмене пунктов 5.31 не нашли должного понимания со стороны Минтранса России. К тому же в проект новых требований по обеспечению транспортной безопасности, находящийся на согласовании в Правительстве РФ, вышеуказанные пункты внесены без изменений.

Требования п.5.19 приказа Минтранса РФ №41 и п.3 приказа Минтранса России от 16.02.2011 г. № 56 обязывают субъекты транспортной инфраструктуры незамедлительно информировать подразделения ФСБ России и МВД России, а также территориального управления Ространснадзора об угрозах совершения и/или фактах совершения акта незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность транспортного средства по месту регистрации и фактического нахождения. Практическая реализация данных требований предполагает наличие на судах и/или у диспетчера судоходной компании номеров телефонов всех территориальных подразделений указанных органов, всех возможных мест фактического нахождения судна.

В связи с этим, считаем необходимым внести дополнения в приказ Минтранса России от 16 февраля 2011г. №56 и установить «Единую систему передачи информации о возникновении угрозы совершения акта незаконного вмешательства» от объекта или транспортного средства до руководителей компетентных органов в области транспортной безопасности. В единой системе передачи информации задействовать не только субъекты транспортной инфраструктуры, но и государственные органы. Необходимо переложить функцию передачи огромной по объему информации о возникновении угрозы совершения или факте совершения акта незаконного вмешательства различным органам от капитана судна на диспетчерские службы Компании (по месту регистрации) и на диспетчера движения бассейновых управлений (по месту фактического нахождения судна). Тем самым максимально освободить капитанов судов от необходимости передачи данной информации многочисленным органам, предоставив ему возможность руководить действиями экипажа, спасению судна, экипажа и груза, а так же определить краткую форму первоначального доклада и сократить полные формы информации, указанные в приказе Минтранса РФ №56.

Статья 12 Федерального Закона РФ «О транспортной безопасности» обязывает субъекты транспортной инфраструктуры оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства, а также в ликвидации их последствий, установлении причин и условий их совершения. В свою очередь требования приказа Минтранса РФ от 8 февраля 2011 г. № 41 обязывают субъекты транспортной инфраструктуры выявлять, предупреждать и пресекать акты незаконного вмешательства. Таким образом, приказ передаёт субъектам транспортной инфраструктуры функции правоохранительных органов и спецслужб государства, что противоречит требованиям законодательства РФ.

Наиболее значимый и проблематичный по его выполнению является вопрос проведения аттестации сил обеспечения транспортной безопасности (СОТБ).

Согласно требованиям пункта 18 постановления Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2015 г. N 172 «Правила аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» лицо командного или рядового состава транспортного средства, выполняющее обязанности по обеспечению транспортной безопасности при приеме на работу подлежит аттестации при выполнении следующих условий:

- а) наличие заключения о возможности его допуска (справка из органов МВД России об отсутствии судимости, срок выдачи справки составляет 30 суток);
- б) соответствие представленных заявителем документов по форме и перечню, которые установлены [пунктом 9](#);
- в) отсутствие выявленных в результате обработки персональных данных (срок

обработки персональных данных органом аттестации составляет 45 суток);

г) обучение по одному из видов профессиональных программ (в течение 2-3 недели);

д) аттестация лица допущенного к проведению проверок органом аттестации (время и дата устанавливается органом аттестации).

В случае установления несоответствия знаний, умений и навыков аттестуемого лица органом аттестации (аттестующей организацией) выносится соответствующее заключение с приложением к нему материалов, обосновывающих установленное несоответствие, и рекомендаций о подготовке аттестуемого лица.

Возникает справедливый вопрос: «Каким образом судоходная компания может сформировать экипаж перед началом навигации, если период его допуска от подачи заявления до аттестации составляет 2-3 месяца» (особенно касается курсантов и студентов учебных заведений водного транспорта, которые обязаны пройти производственную практику и каким образом судоходная компания может допустить к работе соблюдая требование вышеуказанного постановления)

На основании вышеизложенного, можно сделать вывод о целесообразности комплексного подхода к указанной проблеме. Основная задача должна заключаться в **формировании такой системы мер по защите транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, которая могла бы учитывать интересы и объективные возможности субъектов транспортной инфраструктуры**, сопоставляя их с возможными негативными последствиями, особенно в кризисный период.

#### **Список литературы:**

[1] Указ Президента Российской Федерации от 31.03.2010 №403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»

[2] Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 9.02.2007 № 16-ФЗ

[3] Приказ Министерства транспорта России от 06092010 № 194 «О порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»

[4] Приказ Министерства транспорта России от 31072014 № 212 «Об утверждении порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности»

[5] Приказ Министерства транспорта России от 08112014 № 243 « Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности»

[6] Транспортная безопасность. Ч. 1: рабочая тетрадь для студентов оч. и заоч. обучен. по направлению подготовки 40.03.01 (03.09.00. 62) «Юриспруденция» / В.Н.Ничипоренко [и др.] под ред. В.Н. Бутченко - Н. Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2015.- 64с.

[7] Рабочая программа профессиональной подготовки по направлению «Основы функционирования различных видов транспорта», разработана на кафедре Логистики и маркетинга ВГУВТ, предназначена для профессиональной подготовки работников правоохранительных органов на транспорте