

ЧЛЕН СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

103426, Москва, Б.Дмитровка, 26

29 января 2015 г.

№ 43-4/НВ

Председателю
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
С.Е. НАРЫШКИНУ

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

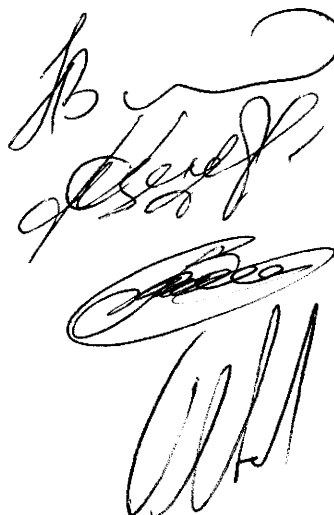
На основании статьи 104 Конституции Российской Федерации вносим на рассмотрение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в качестве законодательной инициативы проект федерального закона "О внесении изменений в пункт 11 статьи 1 Федерального закона "О транспортной безопасности".

- Приложения:
1. Текст законопроекта на 1 л. в 1 экз.
 2. Пояснительная записка на 6 л. в 1 экз.
 3. Перечень актов федерального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О внесении изменений в пункт 11 статьи 1 Федерального закона "О транспортной безопасности", на 1 л. в 1 экз.
 4. Финансово-экономическое обоснование на 1 л. в 1 экз.
 5. Копии текста законопроекта и материалов к нему на магнитном носителе.

С уважением,

Члены Совета Федерации

Депутаты Государственной Думы



Н.В. Власенко

С.П. Цеков

В.П. Комоедов

Г.Я. Хор



344260 352104
Государственная Дума ФС РФ
Дата 05.02.2015 Время 13:15
№715839-6; 1.1

Проект

Вносится членами Совета
Федерации Н.В. Власенко,
С.П. Цековым и депутатами
Государственной Думы
Г.Я. Хором,
В.П. Комоедовым.

№ 715839-6

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в пункт 11 статьи 1 Федерального закона "О транспортной безопасности"

Внести в пункт 11 статьи 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 года N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837; 2014, N 6, ст. 566) изменения, включив в подпунктах г) и д) после слов "за исключением" слова "маломерных судов,".

Президент
Российской Федерации



ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона «О внесении изменений в пункт 11 статьи 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»

Проект федерального закона "О внесении изменений в пункт 11 статьи 1 Федерального закона "О транспортной безопасности" (далее - законопроект) направлен на приведение системы обеспечения транспортной безопасности в отношении маломерных судов в соответствии с требованиями Международного кодекса по охране судов и портовых средств.

Дипломатическая конференция по охране на море, состоявшаяся в Лондоне в декабре 2002 года, одобрила новые положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее – Конвенция СОЛАС-74) и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (далее – Кодекс ОСПС). Указанной конференцией принята новая глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74, которая содержит ссылку на Кодекс ОСПС и требует, чтобы суда, компании и портовые средства отвечали соответствующим требованиям Части А Кодекса ОСПС. Кодекс вступил в силу 1 июля 2004 г. по вступлению в силу главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74.

Во исполнение требований Конвенции СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС на морском и внутреннем водном транспорте была выстроена система реализации требований главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС, которая не предусматривала никаких мер в отношении маломерных судов, т.к. требования Кодекса ОСПС в соответствии с пп. 3.1.1. части А (обязательные требования) этого кодекса применяются только к морским передвижным буровым установкам, пассажирским судам и грузовым судам валовой вместимостью 500 и более (единиц), совершающим международные рейсы и не распространяются на суда других типов и назначения.

В Российской Федерации требования Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» значительно жестче



требований Кодекса ОСПС, однако они не распространяются на прогулочные суда и спортивные парусные суда. Вместе с тем действие указанного закона из-за отсутствия отсылочной нормы распространено на маломерные суда, имеющие в соответствии с классификацией длину не более 20 м. и общее количество людей на борту не более 12 человек. Прогулочное же судно ограничений по размерам не имеет и может иметь на борту не более 18 человек. В определении спортивного парусного судна нет ограничений ни по размерам, ни по количеству людей на борту.

В международной практике small craft (маломерное плавсредство) - судно с "длиной корпуса" до 24 м, без ограничения по количеству людей на борту.

После внесения изменений Федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» органы государственного контроля в портах начали избирательно требовать от судовладельцев отдельных категорий маломерных судов, используемых в коммерческих целях, выполнения полного объема требований Кодекса ОСПС. Аналогичные требования, в связи с неопределенностью применения указанного закона в отношении маломерных судов, могут быть применены и к судовым спасательным средствам, используемым капитанами судов для перевозки пассажиров и грузов в портах.

Таким образом, наметилось существенное противоречие в отношении применения требований вышеуказанных международных и национальных законодательных актов к маломерным судам.

В соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности субъект транспортной инфраструктуры обязан выполнить на маломерном судне целый комплекс организационно-технических мер, в том числе:



обеспечить проведение оценки уязвимости маломерного судна и разработку на ее основе плана обеспечения транспортной безопасности, а также их утверждение в Росморречфлоте;

разработать, утвердить и обеспечить исполнение порядка двадцати внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности;

назначить лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте и на маломерных судах, осуществить их обучение и аттестование установленным порядком;

образовать штатное подразделение или привлечь на договорной основе аккредитованные установленным порядком подразделения транспортной безопасности, включая группы быстрого реагирования, а также обеспечивать их систематическую подготовку и проверку в аттестующем органе или организации;

организовать пропускной и внутриобъектовый режим на каждом маломерном судне;

выделить и оснастить на каждом маломерном судне помещения для размещения пунктов управления обеспечением транспортной безопасности, обеспечить их круглосуточное функционирование, а также накопление и хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности;

обеспечить видеонаблюдение за действиями сил обеспечения транспортной безопасности на контрольно-пропускном пункте и пунктах управления обеспечением транспортной безопасности, а также за критическими элементами маломерного судна (рулевая рубка, моторное отделение, пассажирский салон и др.);

разработать и согласовать с классификационным обществом проектную документацию по оснащению маломерного судна инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, оснастить маломерное судно вышеуказанными средствами видеонаблюдения, устройствами блокировки несанкционированного проникновения на (в) критические элементы, а также техническими средствами досмотра для выявления предметов и веществ, ограниченных или запрещенных для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы судна;

обеспечить защиту инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности от несанкционированного доступа к элементам управления, обработки и хранения данных.

Перечисленные дополнительные мероприятия по стоимости соизмеримы с существующими эксплуатационными расходами каждого маломерного судна и составят около 4 000 000 руб. единовременного вложения для выполнения вышеперечисленных мероприятий и порядка 2 0000 000 руб. ежегодно, что потребует существенного повышения цен (тарифов) на услуги, оказываемые с использованием маломерных судов в морских портах.

Как следует из классификации маломерных судов по назначению они, как правило, не используются для перевозки грузов повышенной опасности.

Исходя из критериев возможного ущерба в результате совершения актов незаконного вмешательства и маломерные, и прогулочные, и спортивные парусные суда по возможным людским, материальным и экологическим потерям имеют практически одинаковые характеристики. Международная и национальная статистика свидетельствует о достаточно низком уровне совершения актов незаконного вмешательства в деятельность пассажирских и грузовых судов валовой вместимостью менее 500 и, тем более, маломерных судов, используемых в коммерческих целях. Причины этого очевидны: незначительные людские и экологические потери,

незначительные материальный ущерб, прогнозируемый политический и общественный резонанс, а также существенные трудности в реализации актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, на маломерных судах по сравнению с другими видами транспорта (самолеты, поезда, автобусы, троллейбусы и метро).

Практическая реализация требований по обеспечению транспортной безопасности на маломерных судах трудновыполнима и лишена здравого смысла по следующим причинам:

малочисленность экипажа (как правило – один судоводитель, он же рулевой и механик судна), который не имеет возможности выполнять дополнительные функции, связанные с обеспечением транспортной безопасности как во время рейса, так и на берегу;

организационные, технические и финансовые проблемы, связанные с привлечением и размещением на судне дополнительного персонала, круглосуточно выполняющего функции, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности в повседневных условиях и, тем более, наращивания сил и средств обеспечения транспортной безопасности при повышении уровней транспортной безопасности;

технические проблемы, связанные с размещением и/или обеспечением непрерывного (круглосуточного) функционирования инженерно-технических систем (средств) обеспечения транспортной безопасности на маломерных судах (отсутствие необходимых энергетических мощностей);

дисбаланс, связанный с низкой рентабельностью производственной деятельности маломерных судов, используемых в коммерческих целях, по отношению к затратам юридических лиц, в том числе государственных организаций, на обеспечение транспортной безопасности;

существующие противоречия в законодательстве в области транспортной безопасности (например, в соответствии с требованиями ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» субъект транспортной инфраструктуры, перевозчик вправе возлагать на персонал (экипаж)

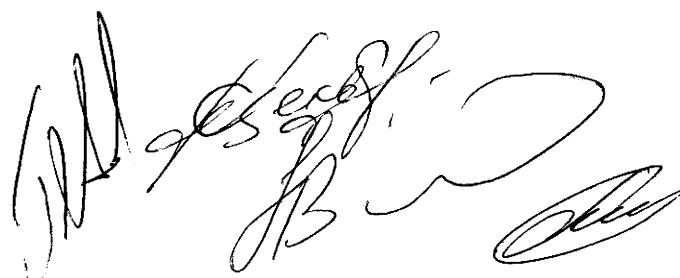


транспортных средств обязанности по обеспечению транспортной безопасности транспортного средства в объеме, не препятствующем исполнению служебных обязанностей персонала, связанных с обеспечением безопасности перевозки) и других законодательных и нормативных правовых актах Российской Федерации, касающиеся прав и обязанностей физических лиц (отнесены к субъектам транспортной инфраструктуры), являющихся собственниками маломерных судов или использующих их на ином законном основании, в том числе катеров, яхт, моторных лодок, гидроциклов и т.д.

Необоснованность внесения изменений Федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», практика применения указанных изменений, а также существующие противоречия и несоответствия национального законодательства в отношении маломерных судов международным требованиям позволяют говорить о возможном применении введенных норм в коррупционных целях.

Учитывая вышеизложенное, а также актуальность соблюдения принципа интеграции в международные системы безопасности, закрепленного в ст. 3 Федерального закона «О транспортной безопасности», законопроектом предлагается исключить все типы маломерных судов, в том числе используемых в коммерческих целях, из перечня транспортных средств, попадающих под действие Федерального закона «О транспортной безопасности».

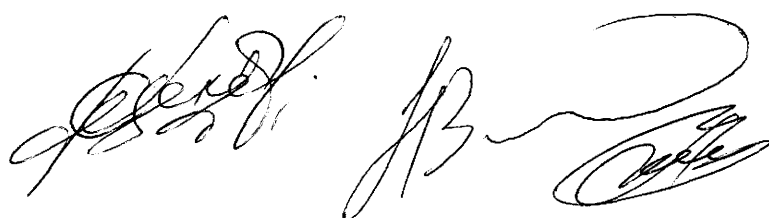
Принятие предлагаемого законопроекта не повлечет расходов, покрываемых за счет федерального бюджета.



ПЕРЕЧЕНЬ

актов федерального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О внесении изменений в пункт 11 статьи 1 Федерального закона "О транспортной безопасности"

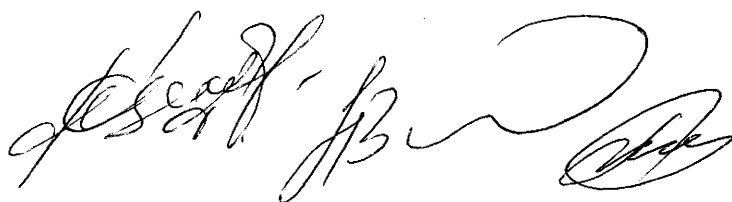
Принятие и реализация проекта федерального закона «О внесении изменений в пункт 11 статьи 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» не потребуют признания утратившими силу, приостановления, изменения, дополнения или принятия федеральных законов и иных нормативных правовых актов.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is more complex and stylized, while the one on the right is simpler and more legible, appearing to start with the letter 'В'.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

**к проекту федерального закона
"О внесении изменений в пункт 11 статьи 1
Федерального закона "О транспортной безопасности"**

Принятие федерального закона "О внесении изменений в пункт 11 статьи 1 Федерального закона "О транспортной безопасности" не потребует дополнительных финансовых средств из федерального бюджета.

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping loops and lines, located at the bottom right of the page.