

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА ПЯТОГО СОЗЫВА**

**КОМИТЕТ ПО ТРАНСПОРТУ  
КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ  
КОМИТЕТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И ЗЕМЕЛЬНЫМ ОТНОШЕНИЯМ**

**РЕКОМЕНДАЦИИ  
парламентских слушаний**

**«О первоочередных мерах по совершенствованию законодательства  
в сфере обеспечения транспортной безопасности»**

10 марта 2011 года

Заслушав доклады и выступления, прозвучавшие в ходе парламентских слушаний на тему «О первоочередных мерах по совершенствованию законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности», организованных Комитетом Государственной Думы по транспорту совместно с Комитетом Государственной Думы по безопасности и Комитетом Государственной Думы по строительству и земельным отношениям, участники парламентских слушаний по результатам обсуждения и с учетом представленных материалов отмечают следующее.

В силу географических особенностей и размеров территории Российской Федерации состояние и уровень развития транспортного комплекса страны играет важное политическое и экономическое значение для решения текущих и стратегических задач социального, экономического и оборонного характера.

В условиях нарастания процессов глобализации национальных экономик, становления и развития единого мирового рынка товаров, технологий и информации, а также интенсификации международных связей в сфере транспортных услуг, современный этап развития российского общества характеризуется возрастающей ролью транспорта.

Надежное обеспечение функционирования транспортного комплекса стало сегодня для многих ведущих стран мира, в том числе и для Российской Федерации, одной из самых актуальных задач. Данное обстоятельство обусловлено рядом факторов, к числу которых следует отнести:

активизацию терроризма на транспорте и, в частности, использование террористов-смертников, а также использование транспортных средств в качестве орудия совершения террористических актов;

широкое использование международными и национальными организованными преступными группировками транспортных каналов для совершения незаконных внешнеэкономических операций, контрабанды, наркотрафика и нелегальной миграции;

рост количества актов незаконного вмешательство в функционирование транспортного комплекса (блокирование транспортных путей, транспортных средств, хищения и хулиганство на транспорте и т.п.), что приводит и к авариям и дестабилизации его работы;

увеличение числа чрезвычайных происшествий (ситуаций), обусловленных как нарушением правил эксплуатации транспортных систем, так и высокой степенью износа основных средств и их техническим несовершенством.

В числе причин, оказывающих влияние на уровень транспортной безопасности и эффективность деятельности транспортного комплекса страны, с учетом степени опасности, следует отметить:

угрозы социогенного характера (терроризм, незаконное вмешательство в функционирование транспорта, блокирование путей и транспортных средств, нарушение правил эксплуатации технических средств, совершение на транспорте общеуголовных преступлений и т.д.);

угрозы техногенного характера (износ транспортных средств и инфраструктуры, использование контрафактной продукции, недостаточный уровень квалификации обслуживающего персонала);

угрозы природного характера (оползни, снежные и песчаные заносы на дорогах, наводнения, землетрясения и т.п.).

Участники парламентских слушаний отмечают, что в целом интерес к транспортной безопасности и озабоченность по поводу ее состояния носит спорадический характер и активизируется, как правило, в связи с очередным резонансным террористическим актом или иным чрезвычайным происшествием на транспорте.

В данной связи первоочередной задачей видится работа, направленная на формирование условий по достижение адекватного понимания институтами государственной власти и общественностью роли и места транспортной безопасности в системе обеспечении национальных интересов.

Участники парламентских слушаний констатируют, что в Российской Федерации за последние годы заметно повысилось внимание к безопасности на транспорте как со стороны государства, так общества.

В области обеспечения транспортной безопасности заложены основы единой государственной политики, реализуется системой мер политического, организационного, экономического и иного характера.

Реализация концептуальных положений, касающихся обеспечения безопасности транспортного комплекса, осуществляется по пути:

прогнозирования и выявление внешних и внутренних угроз транспортной безопасности Российской Федерации;

реализации оперативных и долгосрочных мер по предупреждению и нейтрализации внутренних и внешних угроз транспортной безопасности;

осуществления мер, направленных на минимизацию материального и морального ущерба от чрезвычайных происшествий на транспорте;

приведение мер, направленных на обеспечение транспортной безопасности, в соответствие с международными стандартами безопасности на транспорте.

На финансирование Комплексной программы, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 года № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте», предусмотрено выделение более 46,7 млрд. рублей, в том числе в 2011 году – 7,8 млрд. рублей.

Вместе с тем следует отметить, что в вопросе транспортной безопасности в Российской Федерации до сих пор имеет место определенный разрыв между степенью угроз безопасности транспортному комплексу и существующей системы мер по обеспечению его безопасности. Видится, что не в полной мере реализован правовой, организационный, информационный и научно-технический потенциал внедренной системы мер по обеспечению транспортной безопасности.

С учетом принятия Федерального закона «О транспортной безопасности» можно констатировать тот факт, что на данный момент правовые отношения, возникающие в сфере обеспечения транспортной безопасности, выделяются в самостоятельную область общественно-правовых отношений, регулируемых соответствующим набором правовых норм, и в которой действуют специальные субъекты с особым правовым статусом.

Участники парламентских слушаний отмечают, что в настоящее время имеющиеся в законодательстве Российской Федерации «пробелы» и недоработки препятствуют эффективной реализации системы мер, направленных на обеспечение транспортной безопасности.

Особые надежды, возлагаемые на Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» оправдались не в полной мере. Принятый закон учитывает лишь социогенный вид угроз – акты незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса. Между тем, как отмечают эксперты, более 95 % от общего числа происшествий на транспорте относится к категории техногенных или природогенных и только 4 % – приходятся на социогенные.

Кроме того, данный закон содержит в основном нормы общего характера, что требует разработки и принятия подзаконных нормативных актов, содержащих механизмы реализации этих норм.

Не позволяет уполномоченным федеральным органам исполнительной власти осуществлять полномасштабное межведомственное взаимодействие в сфере обеспечения транспортной безопасности и отсутствие в настоящее время утвержденных требований по обеспечению транспортной безопасности, порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, что также предусмотрено Федеральным законом от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Значительным недостатком Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» является и то, что нем не отражено участие в обеспечении транспортной безопасности в числе других федеральных органов исполнительной власти ФСБ России, МВД России, а также МЧС России. Особенно это относится к решению тех вопросов, которые касаются оценки уязвимости транспортного комплекса, разработки и согласования планов обеспечения транспортной безопасности. Данное обстоятельство предопределено существующей несогласованностью отдельных положений Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» с положениями иных законодательных актов и, в частности, с положениями Федерального закона от 28 декабря 2010 года № 390-ФЗ «О безопасности», Федерального закона от 21 декабря 1994 года № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», Федерального закона от 6 марта 2006 года № 35-ФЗ «О противодействии терроризму», а также некоторыми другими. Такая несогласованность негативно оказывается на эффективности реализации отдельных положений Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», особенно в части взаимодействия правоохранительных органов с иными федеральными органами исполнительной власти и коммерческими организациями.

Очевидно, что в целях устранения данного дисбаланса требуется существенная доработка действующей редакции указанного федерального закона в целях устранения отмеченных недостатков.

Доработка федерального закона должна осуществляться в рамках рабочей группы, включающей в свой состав как представителей компетентных федеральных органов исполнительной власти, так и профильных общественных организаций. Такой подход, как видится, позволит привлечь к работе над федеральным законом лучших отечественных специалистов, тех, кто на сегодняшний день обладает наибольшими интеллектуальными возможностями в данной сфере.

Важной составляющей вопросе обеспечения транспортной безопасности является управленческий аспект, поскольку в ее решение кроме государственных структур вовлечено значительное количество иных субъектов такого рода деятельности. Без однозначного понимания места и роли каждого субъекта, понимания сути возлагаемых задач, координации и субординации действий данных субъектов, добиться положительного результата не только предельно сложно, но и просто невозможно.

В целом дублирование функций федеральных органов исполнительной власти в сфере транспортной безопасности, которые установлены соответствующими нормативными правовыми актами, снижают ответственность органов и организаций, обеспечивающих безопасность населения на отдельных видах транспорта, приводят к излишнему расходованию бюджетных средств.

Дальнейшее совершенствование действующей системы мер по обеспечению транспортной безопасности, перевод ее на новый качественный уровень требует совершенствования системы управления разнородными силами и средствами субъектов такого рода деятельности в целях повышения согласованности и координации их совместных действий в данной области, особенно в вопросе распределенных зон ответственности между органами государственной власти и управления, а также иными субъектами такого рода деятельности.

В части повышения эффективности управления в сфере транспортного комплекса страны инфраструктуры воздушного транспорта важным вопросом является разработка соответствующего нормативного правового акта по вопросу концессий в аэропортах. Разработка и принятие такого рода законодательного акта позволит, по мнению участников «круглого стола», существенно повысить эффективность государственно-частного партнерства в части управления не подлежащей приватизации государственной собственностью аэропортов в рамках сотрудничества между государством и хозяйствующими субъектами, основанного на балансе общественных и коммерческих интересов.

Анализ объемов ресурсного обеспечения реализации мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте позволяет утверждать, что без широкого вовлечения в данный процесс бюджетных инвестиций сформировать и поддерживать на должном уровне действующую систему транспортной безопасности практически не возможно. Высокая степень затратности мероприятий, направленных на обеспечение транспортной безопасности, предопределяет активное участие в данном процессе государства, поскольку не все собственники транспортной инфраструктуры имеют возможность самостоятельно финансировать мероприятия по транспортной безопасности. В данной связи необходимо отметить важность и необходимость привлечения финансовых ресурсов субъектов Российской Федерации для консолидированного финансирования совместных проектов в области обеспечения транспортной безопасности.

Финансирование мероприятий по обеспечению безопасности населения на транспорте осуществляется в рамках реализации Комплексной программы, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 года № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте», которая уже претерпела корректировку на предмет уточнения ресурсного обеспечения планируемых мероприятий.

В данной связи участники парламентских слушаний считают, что значительным стимулом для развития системы обеспечения транспортной безопасности и гарантом ее стабильного финансирования могла бы стать соответствующая функциональная подпрограмма Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)», которую следует рассматривать как составную и неотъемлемую часть Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Следует также иметь в виду, что в качестве еще одной из основных задач, стоящих перед государством в целом, является создание условий для развития бизнеса во всех отраслях экономики, в том числе и в структуре транспортного комплекса страны. Данное обстоятельство предполагает сбалансированность финансовой нагрузки на хозяйствующие субъекты в сфере транспорта.

В целях ослабления финансовой нагрузки на субъекты Российской Федерации и транспортные организации в вопросе обеспечения транспортной безопасности в качестве основных форм государственной поддержки могут выступать:

- разработка и принятие государственных программ по финансовой поддержке мероприятий в области транспортной безопасности, предусматривающих субсидирование расходов по приобретению специальной техники и оборудования, а также ставок по кредитам транспортных организаций на приобретение такого рода техники и оборудования;

- создание системы финансово-экономических льгот и преференций;

- расширение практики использования механизмов страхования и перестрахования

- разработка с точки зрения обеспечения транспортной безопасности специальных требований по максимальной унификации типовых проектов объектов транспортной инфраструктуры, что позволит сократить стоимость проектирования, строительства, сертификации и эксплуатации такого рода объектов;

- использование механизмов государственно-частного партнерства.

Дальнейшее развитие инфраструктуры транспортной безопасности должно идти по пути использования современных образцов специальной техники и оборудования, путем вычленения и внедрения базовых, ключевых инновационных технологий, создающих перспективные заделы для качественного изменения ситуации в данном сегменте обеспечения транспортной безопасности.

Участники парламентских слушаний отмечают, что важное значение в области обеспечения транспортной безопасности имеют вопросы качественного проектирования и строительства объектов транспортной инфраструктуры и надлежащей их эксплуатации.

В настоящее время на рассмотрении Государственной Думы находится проект федерального закона № 417505-4 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», который предусматривает решение трех основных вопросов, связанных с обеспечением безопасности зданий и сооружений:

- регулирование вопросов эксплуатации зданий и сооружений;

- введение имущественной ответственности собственников зданий и сооружений;

- повышение качества проектной документации.

В настоящее время причиной многих аварий и техногенных катастроф может явиться ошибка на любой стадии жизненного цикла объекта

капитального строительства. При этом большая доля аварий относится к стадии эксплуатации зданий и сооружений. Среди основных причин аварий можно выделить:

- нарушение правил технической эксплуатации;
- низкое качество работ при строительстве;
- низкое качество применяемых материалов и поставляемых конструкций;
- увеличение нагрузок и превышение их над расчетными в процессе как эксплуатации, так и реконструкции.

В отдельных случаях отмечены низкое качество проведения государственной экспертизы проектной документации и невыполнение ранее выданных предписаний контролирующих органов.

Правоприменительная практика свидетельствует о необходимости корректировки существующего правового регулирования вопросов эксплуатации зданий и сооружений, в том числе объектов транспортной инфраструктуры.

Требования к эксплуатации зданий, строений и сооружений различного назначения установлены рядом федеральных законов («Об использовании атомной энергии», «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», «О безопасности гидротехнических сооружений», «Об электроэнергетике», «О связи», «О газоснабжении в Российской Федерации» и иные). Указанные требования различаются по содержанию в зависимости от назначения и особенностей соответствующих объектов недвижимости, предусматривают различные формы и способы государственного воздействия на лиц, осуществляющих эксплуатацию зданий, строений, сооружений.

Требования, предъявляемые к строительству зданий, сооружений и их эксплуатации, должны быть разделены на технические требования к безопасности, устанавливаемые техническими регламентами и документами в области стандартизации, и требования, которые подлежат комплексному закреплению в положениях Градостроительного кодекса Российской Федерации.

Так, в частности, в Градостроительном кодексе Российской Федерации должны быть установлены требования, предъявляемые к субъектам отношений по эксплуатации зданий, строений и сооружений, а также положения, регламентирующие проведение государственного надзора за соблюдением этими субъектами установленных требований по эксплуатации. При таком подходе законодательно будут обеспечены условия безопасности при строительстве и эксплуатации зданий и сооружений на основе единых принципов.

Участники парламентских слушаний также отмечают, что существующая система ответственности за причинение вреда жизни, здоровью граждан не способствует повышению безопасности зданий и сооружений, в том числе объектов транспортной инфраструктуры.

Прежде всего, необходимо констатировать, что компенсации, выплачиваемые в связи с нанесением вреда жизни и здоровью человека в

Российской Федерации в настоящее время, как правило, крайне малы. Это обстоятельство является следствием действующей модели определения ответственности за причинение вреда жизни или здоровью человека. В соответствии с данной моделью в условиях безраздельного доминирования государственной собственности всю ответственность за причинение вреда жизни, здоровью, а также имуществу граждан формально брало на себя государство. Вместе с тем на практике эта ответственность была зачастую чисто символической. Сегодня сохраняется ключевой элемент этой модели - недопустимо малая компенсация за нанесение вреда жизни и здоровью человека. Кроме того, у владельца того или иного объекта превалирует стремление переложить ответственность за его безопасность на государство в лице чиновника.

Ответственность за вред, причиненный вследствие неправильной эксплуатации зданий и сооружений, не имеет специального правового регулирования. Для установления конкретного вида работ, в результате осуществления которых причинен вред, требуется достаточно длительное время и значительное количество экспертиз и исследований, результаты которых представляются в суд. Кроме того, потерпевшему достаточно сложно получить информацию, какое именно лицо осуществляло работы, вследствие недостатков которых был причинен вред.

Как показывает практика, такой подход не является эффективным, поскольку не обеспечивает в должной мере заинтересованности собственника в качественном выполнении работ, оказании услуг. Так, сегодня фактически любой законный владелец здания или сооружения ни за что не несет ответственности.

Выступая 20 апреля 2010 года в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации с отчетом Правительства Российской Федерации о результатах его деятельности за 2009 год, Председатель Правительства Российской Федерации В.В. Путин особое внимание уделил вопросам государственного контроля в строительстве, отметив, что «будет ликвидирована монополия государственных структур на проведение экспертизы проектов».

Вопросы качества строительства объектов транспортной инфраструктуры напрямую влияют на сокращение количества аварий и различных техногенных катастроф.

Введение института негосударственной экспертизы проектной документации в качестве альтернативной формы государственной экспертизы позволит избежать монополизма, установит принципы здоровой конкуренции. Вместе с тем, по мнению участников парламентских слушаний, переход к институту негосударственной экспертизы должен проходить поэтапно. Экспертизу целого ряда объектов капитального строительства в связи с их потенциальной опасностью, технической сложностью или социальной значимостью целесообразно в настоящее время сохранить на государственном уровне. Кроме того, передавать функции государственной экспертизы проектной документации негосударственным организациям можно только при

условии, что такие организации будут в состоянии отвечать за качество проведенной экспертизы.

Вместе с тем участники парламентских слушаний отмечают необходимость создания и других механизмов повышения безопасности вновь строящихся зданий и сооружений, в том числе объектов транспортной инфраструктуры. Это во многом зависит от качества стандартов и сводов правил, на основании которых осуществляется разработка проектной документации и строительство зданий и сооружений. В связи с этим особенно актуальным является вопрос скорейшей актуализации СНиПов, включенных в перечень национальных стандартов и сводов правил, применение которых на обязательной основе обеспечивает соблюдение требований технического регламента. Федеральным законом «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» установлен срок, до которого должны быть актуализированы СНиПы – 1 июля 2012 года. Вместе с тем, по мнению участников парламентских слушаний, необходимо провести актуализацию в более короткие сроки с учетом новых технологий и передового опыта в области проектирования и строительства.

В настоящее время Правительством Российской Федерации внесены изменения в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 года № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию». Так, предусмотрено обязательное включение в состав разделов проектной документации общественных зданий, в которых предусматривается массовое скопление людей, технических средств по обнаружению взрывных устройств, оружия и боеприпасов. Вместе с тем указанное требование применимо только для вновь строящихся или реконструируемых зданий. Необходимо также принять меры к обеспечению антитеррористической безопасности введенных в эксплуатацию объектов капитального строительства, в том числе объектов транспортной инфраструктуры.

Очевидно, что повышение уровня транспортной безопасности требует комплексного, системного решения существующих проблем и возможно путем:

повышения эффективности использования выделяемых финансовых средств;

совершенствования нормативно-правовых основ транспортной безопасности посредством уточнения на законодательном уровне роли, места и ответственности субъектов процесса обеспечения транспортной безопасности;

развития взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, отвечающих за транспортную безопасность, и транспортных организаций, посредством уточнения функциональных обязанностей правоохранительных органов и контролирующих служб;

усиления контроля за исполнением нормативных требований по технической и экологической безопасности на транспорте;

создания системы подготовки и повышения квалификации специалистов в области транспортной безопасности;

проведения специализированных теоретических и прикладных исследований правовых, экономических, технических, психологических и организационных аспектов транспортной безопасности;

разработки единого понятийного аппарата;

совершенствования информационного обеспечения транспортной безопасности;

развития международного сотрудничества посредством взаимного обмена информации о современных технологиях безопасности на транспорте (организация досмотра пассажиров и багажа, формы обеспечения безопасности на борту воздушного судна, организация физической защиты и реализация требований специального режима на объектах транспорта и др.).

В данной связи участники парламентских слушаний, рассмотрев представленные материалы, заслушав и обсудив доклады и выступления, рекомендуют и предлагают:

**Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации:**

1. Активизировать деятельность рабочей группы депутатов Комитета Государственной Думы по транспорту и Комитета Государственной Думы по безопасности, а также представителей федеральных органов исполнительной власти и профильных общественных организаций по разработке поправок в действующую редакцию Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

2. Обеспечить приоритетное рассмотрение проектов федеральных законов, направленных на повышение безопасности объектов транспортной инфраструктуры, в том числе:

проект федерального закона № 417505-4 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части повышения безопасности зданий и сооружений);

проект федерального закона № 272981-5 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Технический регламент «О безопасности зданий и сооружений».

3. Продолжить работу по совершенствованию законодательного регулирования правоотношений, возникающих в ходе обеспечения транспортной безопасности.

4. Взять под контроль выполнение данных Рекомендаций.

**Правительству Российской Федерации:**

1. Рассмотреть вопрос о целесообразности внесения изменения в Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в части введения возможности совместного финансирования мероприятий по транспортной безопасности за счет средств федерального бюджета и средств транспортных организаций.

2. Предусмотреть разработку и внесение законопроекта предусматривающего поправки в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части установления порядка ограничения доступа на объекты транспортной инфраструктуры, порядка досмотра находящихся на таких объектах лиц и транспортных средств, а также лиц, находящихся в поездах.

3. Предусмотреть разработку и внесение законопроекта, предусматривающего изменения в Уголовном кодексе Российской Федерации в части усиления ответственности за преступления в сфере транспорта: в статье 266 «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» и статье 268 «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта».

4. Предусмотреть разработку и внесение законопроекта, предусматривающего изменения в Уголовном кодексе Российской Федерации в части установления ответственности: в статье 267 «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщений» – за умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения вне зависимости от последствий деяния, в статье 266 «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» – за умышленное причинение крупного ущерба вследствие недоброкачественного ремонта и выпуска в эксплуатацию технически неисправного транспорта.

5. Предусмотреть разработку и внесение законопроекта, предусматривающего изменения в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях в части усиления ответственности за нарушения правил безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта: в статье 11.1 «Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене» и в статье 11.17 «Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте».

6. Рассмотреть вопрос о целесообразности освобождения транспортных организаций от уплаты налога на имущество в части касающейся приобретенных и принятых на баланс специальной техники и оборудования, используемой в целях обеспечения транспортной безопасности.

7. Изучить вопрос о целесообразности разработки и принятия государственной программы по поддержке российских транспортных организаций, предусматривающие субсидирование расходов по эксплуатации инфраструктуры транспортной безопасности (50 % – федеральный бюджет, 50 % – региональные бюджеты) и ставок по кредитам на приобретение специальной техники и оборудования отечественного производства.

8. Рассмотреть вопрос о целесообразности наделения транспортных организаций правом учреждения специализированных служб транспортной безопасности.

9. Изучить возможность и целесообразность наделения служб транспортной безопасности правом досмотра физических лиц и их личных

вещей, транспортных средств, грузов и багажа на объектах транспортной инфраструктуры.

10. Разработать порядок использования специальных технических средств и оборудования, а также информационных потоков системы обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры

11. Активизировать работу Минтранса России по разработке требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств, порядок формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных.

12. Поручить Минтрансу России рассмотреть вопрос о внесении дополнения в Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути, утвержденные Приказом Минтранса России от 8 февраля 2007 года № 18, которые ввели бы запрет на нахождение граждан в неустановленных местах в зонах движения скоростных (высокоскоростных) поездов, а также проход по пешеходным переходам через железнодорожные пути при запрещающем сигнале светофора.

13. Поручить МВД России разработать и нормативно закрепить методику расчета нормативов штатной численности органов внутренних дел на транспорте, учитывающей протяженность зон обслуживания, количество объектов, плотность пассажиропотока и ряд других факторов.

14. Предусмотреть включение объектов скоростного (высокоскоростного) движения железнодорожного транспорта в Перечень наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта России, утвержденный Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2009 года № 891-р, в целях установления особого режима их использования и охраны.

15. Обеспечить в кратчайшие сроки проведение оценки технического состояния особо опасных, технически сложных и уникальных объектов, и условий их эксплуатации.

16. Разработать систему мер, направленных на повышение защиты от террористической угрозы существующих зданий, предназначенных для массового пребывания людей.

17. После принятия федерального закона «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 5 марта 2007 года № 145 «О порядке организации и проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий» и в постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2008 года № 1070 «О негосударственной экспертизе проектной документации и результатов инженерных изысканий» в целях введения негосударственной

экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий как альтернативы государственной экспертизе.

18. Обеспечить создание условий для повышения квалификации экспертов, осуществляющих государственную и негосударственную экспертизу результатов инженерных изысканий и проектной документации.

**Органам государственной власти субъектов Российской Федерации:**

1. Обеспечить в кратчайшие сроки проведение оценки технического состояния зданий, предназначенных для массового пребывания людей, и условия их эксплуатации.

2. Обеспечить создание условий для:

повышения квалификации экспертов, осуществляющих государственную и негосударственную экспертизу результатов инженерных изысканий и проектной документации;

создания и функционирования организаций, осуществляющих негосударственную экспертизу результатов инженерных изысканий и проектной документации.

Председатель Комитета  
ГД по транспорту

Председатель Комитета  
ГД по безопасности

Председатель Комитета  
ГД по строительству и  
земельным отношениям

С.Н. Шишкарёв

В.А. Васильев

М.Л. Шаккум