

k — промежуточный пункт на маршруте, где садится в СВП пассажир.

Время рейса СВП на маршруте будет без операции $t_{\text{офл}} = 0,1$ ч, поскольку пассажир должен уже иметь билет при посадке на судно в пункте отправления (и в конечном пункте — при обратном ходе судна).

Тогда время рейса СВП на маршруте выразится ($T_{\text{свп}}^{\text{рм}}$):

$$T_{\text{свп}}^{\text{рм}} = 0,3 + \frac{L_{\text{рп}i}}{V_{\text{свп}i}} + t_{\text{впс}i} * m, \text{ ч.} \quad (6)$$

Указанные временные элементы перевозки пассажиров и работы i -го СВП на внутригородских, пригородных маршрутах и переправах могут быть положены в основу при разработке расписания.

Основные временные элементы перевозки пассажиров в СВП на внутригородских и пригородных маршрутах приведены на *рис. 1* (при скоростях судов 50, 60 и 70 км/ч).

Из рисунка видно, что при составлении расписаний:

- при длине маршрутов до 50 км время рейса СВП может быть принято равным 1 ч;

- при длине маршрутов до 100 км время рейса СВП может быть принято равным 2 ч;

- при длине маршрутов до 150 км время рейса СВП может быть принято равным 3 ч.

Предлагаемые внутригородские и пригородные маршруты Нижегородского транспортного узла, которые могут быть освоены при круглогодичной перевозке пассажиров СВП, и расстояния от Нижне-Волжской набережной (центральный пункт отправления) до пунктов назначения приведены соответственно в *табл. 1* и *2*.

Как видно из *табл. 1*, нами предлагается организовать с учетом экономических критериев два дополнительных внутригородских маршрута.

Как видно из *табл. 2*, нами предлагается организовать с учетом экономических критериев четыре дополнительных пригородных маршрута.

Вышеприведенные положения могут быть использованы при организации круглогодичной перевозки пассажиров СВП на внутригородских, пригородных маршрутах и переправах в крупных приречных городах России. ■

Литература

1. Ничипорук, А. О. Опыт и проблемы круглогодичного использования судов на воздушной подушке для перевозки пассажиров / А. О. Ничипорук, О. Л. Герасименко, О. А. Ухренкова // Инновационный путь развития транспортной отрасли : сборник статей участников Девятых Прохоровских чтений. — Нижний Новгород : Типография «Аватор», 2013. — С. 145–147.
2. Телегин, А. И. Формирование возможных типовых схем поездки пассажира «от двери до двери» с преодолением водного пути / А. И. Телегин, О. Л. Герасименко // Вестник ВГАВТ. — 2014. — Вып. 41. — С. 331–334.
3. Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте : утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 06.02.2003 № 72 : изменены Постановлением Правительства Российской Федерации от 18.01.2007 № 27.
4. Правила перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте : утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 05.05.2012 № 140.

Оптимизация правовых норм, связанных с подготовкой сил обеспечения транспортной безопасности



С. А. Семенов,
начальник ФБУ «Служба
морской безопасности»

Существующее нормативно-правовое регулирование деятельности по подготовке сил обеспечения транспортной безопасности имеет ряд ограничений, которые не позволяют оптимизировать финансовые затраты субъектов транспортной инфраструктуры и подразделений транспортной безопасности на этот вид деятельности.

В настоящее время подготовка сил обеспечения транспортной безопасности проводится только в образовательных учреждениях. В связи с этим субъекты транспортной инфраструктуры и подразделения транспортной безопасности (далее — СТИ и ПТБ) вынуждены заключать возмездные договоры с указанными организациями и нести расходы на подго-

товку сил обеспечения транспортной безопасности.

Кроме того, в соответствии со ст. 76 Федерального закона от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (далее — ФЗ «Об образовании») к освоению дополнительных профессиональных программ допускаются только лица, имеющие среднее профессиональное и (или) высшее образование, и лица,



получающие среднее профессиональное и (или) высшее образование. Данное ограничение создает серьезные проблемы в комплектовании сил обеспечения транспортной безопасности.

Однако Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее — ФЗ о ТБ) не содержит требования готовить силы обеспечения транспортной безопасности (далее — СОТБ) исключительно в образовательных учреждениях.

Данную обязанность на СТИ и ПТБ накладывает Минтранс России посредством п. 3 Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности (утвержден приказом Минтранса России от 31.07.2014 № 212).

В ФЗ «Об образовании» «подготовка» не является самостоятельным юридическим понятием. Закон не толкует и не раскрывает его, вопросы организации и проведения «подготовки» не регулирует. Закон использует указанное понятие лишь в качестве синонима словосочетания «запас знаний» и производных от него.

Подготовка сил обеспечения транспортной безопасности с точки зрения законодательства

ФЗ о ТБ подготовку СОТБ относит к основным задачам обеспечения транспортной безопасности (п. 7 ч. 2 ст. 2).

Ч. 2 ст. 5 ФЗ о ТБ определяет, что персонал специализированных организаций, непосредственно осуществляющий оценку уязвимости объектов транспортной

инфраструктуры и судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, а также судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, подлежит подготовке и аттестации в порядке, установленном для сил обеспечения транспортной безопасности.

Ст. 10 ФЗ о ТБ на лиц, не прошедших подготовку СОТБ, накладывает ограничения в части выполнения работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности (п. 8 ч. 1).

В соответствии со ст. 12.3 ФЗ о ТБ работники подразделений транспортной безопасности только после прохождения профессиональной подготовки приобретают ряд прав, связанных с исполнением должностных обязанностей.

Таким образом, подготовка СОТБ занимает центральное место в обеспечении транспортной безопасности.

Однако при этом ФЗ о ТБ никак не раскрывает термины «подготовка», «подготовка сил обеспечения транспортной безопасности» и «профессиональная подготовка». Он содержит только норму, предусмотренную ч. 1 ст. 12.1 и определяющую, что «подготовка сил обеспечения транспортной безопасности осуществляется в порядке, устанавливаемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-

правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере общего образования, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере высшего образования».

Необходимо отметить, что из данной нормы не следует обязательность проведения подготовки СОТБ в соответствии с законодательством об образовании.

Во исполнение ч. 1 ст. 12.1 ФЗ о ТБ Минтрансом России издан приказ от 31.07.2014 № 212, которым утвержден Порядок подготовки сил обеспечения транспортной безопасности (далее — Порядок).

П. 3 Порядка определяет, что подготовка сил ОТБ осуществляется посредством реализации основных программ профессионального обучения и дополнительных профессиональных программ.

Вышеуказанные программы определены в ст. 12 ФЗ «Об образовании».

Следовательно, подготовка СОТБ по вышеуказанным программам регулируется ФЗ «Об образовании». А ч. 31 ст. 2 ФЗ «Об образовании» к обязательным участникам образовательных отношений относит организации, осуществляющие образовательную деятельность.

Следовательно, только бланкетная норма акта Минтранса России относит подготовку СОТБ к правоотношениям, которые регулируются ФЗ «Об образовании».

В самом же этом законе понятие «подготовка» самостоятельных юридически значимых признаков не имеет и юридического понятия не образует. Закон, как уже было сказано выше, его не толкует и не раскрывает. Понятие «профессиональная подготовка» также самостоятельного юридического понятия не образует и используется только в словосочетании «программы профессиональной подготовки». А ст. 85.1 лишь определяет, что есть область подготовки СОТБ и особенности реализации образовательных программ в указанной области.

Следовательно, понятие «подготовка», используемое ФЗ о ТБ, включает в себя как правоотношения, регулируемые ФЗ «Об образовании», так и не подпадающие под его действие.

В пользу данного толкования говорит и тот факт, что для прохождения аттестации СОТБ приказ Минтранса России от 03.11.2015 № 325 не требует документа об образовании по основным программам профессионального обучения и дополнительным профессиональным программам. Хотя при этом п. 7 Порядка определяет, что полученные при подготовке СОТБ знания, умения, навыки подлежат проверке в ходе обязательной аттестации СОТБ, проводимой в соответствии со ст. 12.1 ФЗ о ТБ.

На основании вышеизложенного предлагается внести изменения в Порядок подготовки сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденный приказом Минтранса России от 31.07.2014 № 212, в части, касающейся наделения СТИ, ПТБ и специализированных организаций правом проведения подготовки СОТБ — в соответствии с локальными актами указанных юридических лиц — без аккредитации в качестве образовательных учреждений.

Такой подход положительно скажется на оптимизации расходов СТИ, ПТБ и специализированных организаций на обеспечение транспортной безопасности. Также он положительно повлияет

на расширение рынка трудовых ресурсов СОТБ, поскольку устраняются ограничения для допуска к подготовке СОТБ, налагаемые ч. 3 ст. 76 ФЗ «Об образовании».

Как выше было показано, предлагаемые изменения не нарушают требования ни ФЗ о ТБ, ни ФЗ «Об образовании».

Чтобы обеспечить необходимый уровень подготовки СОТБ, в изменениях, вносимых в Порядок, необходимо установить, что программы подготовки СОТБ СТИ, ПТБ и специализированных организаций должны базироваться на основных программах профессионального обучения и дополнительных профессиональных программах в области подготовки СОТБ, требованиях к учебно-тренажерной базе СТИ, ПТБ и специализированных организаций.

Предлагаемые изменения не окажут отрицательного влияния на качество подготовки СОТБ в силу следующих причин:

- в соответствии с ч. 1 ст. 4 ФЗ о ТБ обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, если иное не установлено данным законом и другими федеральными законами. Таким образом, СТИ прямо заинтересованы в качестве подготовки СОТБ;

- ПТБ и специализированные организации являются участниками рыночных отношений в сфере обеспечения транспортной безопасности. Качество подготовки СОТБ относится к преимуществам участников указанных рыночных отношений. Таким образом, ПТБ и специализированные организации тоже заинтересованы в качестве подготовки СОТБ;

- как уже говорилось, п. 7 Порядка определяет, что полученные при подготовке СОТБ знания, умения, навыки подлежат проверке в ходе обязательной аттестации СОТБ, проводимой в соответствии со ст. 12.1 ФЗ о ТБ. Законодательством о транспортной безопасности предусмотрено, что устанавливать соответствие знаний, умений и навыков аттестуемых лиц и личностных (психологических) качеств и уровня физической подготовки отдельных категорий аттестуемых лиц требованиям законодательства Российской Федерации должны орган аттестации или аттестующая организация, независимые от организации, осуществившей подготовку СОТБ.

Также п. 7 Порядка предусмотрено, что если будет выявлено несоответствие уровня знаний, умений, навыков СОТБ требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности, то орган аттестации формирует рекомендации о дополнительной подготовке в части выявленных несоответствий.

Таким образом, работники СОТБ, не имеющие достаточного уровня подготовки, по-прежнему не смогут быть допущены к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.

Необходимо отметить, что для СТИ, ПТБ и специализированных организаций подготовка СОТБ, в отличие от образовательных учреждений, не самоцель. Главная задача — допуск сотрудников к работам, непосредственно связанным с обеспечением транспортной безопасности, и их качественное и эффективное выполнение. ■

Литература

1. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 02.12.2019) «О транспортной безопасности».
2. Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ (ред. от 01.03.2020) «Об образовании в Российской Федерации».
3. Приказ Минтранса России от 31.07.2014 № 212 «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности»: зарегистрирован в Минюсте России 05.09.2014, № 33979.
4. Приказ Минтранса России от 03.11.2015 № 325 (ред. от 15.12.2016) «Об утверждении документов, связанных с аттестацией сил обеспечения транспортной безопасности и обработкой персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных» (вместе с Порядком ведения документов по учету выданных заключений об отсутствии у лица, принимаемого на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющего такую работу, ограничений на ее выполнение): зарегистрирован в Минюсте России 17.12.2015, № 40141.