

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ в 2013 – 2020 годах»**

**ЗАЩИТА ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
ОТ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ, НЕПОСРЕДСТВЕННЫХ И ПРЯМЫХ УГРОЗ
СОВЕРШЕНИЯ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА**

**УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
СПЕЦИАЛИСТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Москва 2015

Настоящее учебно-методическое пособие подготовлено в рамках реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах», структурировано в соответствии с реализуемой в настоящее время типовой дополнительной профессиональной программой повышения квалификации работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры (приложение № 1 к приказу Минтранса России от 08.09.2014 г. № 243).

Содержание Пособия распространено на направления деятельности субъекта транспортной инфраструктуры, предусматривающие реализацию комплекса мер, направленных на обеспечение защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Материалы Пособия предназначены для субъектов автотранспортной деятельности, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов в Российской Федерации; структур ДПО, профессионально-общественных организаций, чьи интересы и компетенции распространены на сферу транспортной безопасности.

Положения нормативных правовых актов, приведенные в настоящем Пособии, актуальны по состоянию на ноябрь 2015 г.

Материалы Пособия содержат информацию, размещенную исключительно в открытых источниках, подраздел, посвященный *организации и производству досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности* составлен на основе материалов, составляющих содержательную часть проекта нормативно-правового акта, что, предполагает последующую доработку материала.

Пособие составлено в НПСТ «Трансконсалтинг», под общей редакцией А.Е. Титова.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	9
2. НОРМАТИВНАЯ ПРАВОВАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	21
3. УСТРОЙСТВА, ПРЕДМЕТЫ И ВЕЩЕСТВА, ЗАПРЕЩЕННЫЕ (ОГРАНИЧИВАЕМЫЕ) К ПЕРЕМЕЩЕНИЮ В ЗОНУ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ЕЕ ЧАСТЬ)	40
4. СИСТЕМА МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ФУНКЦИИ И ЗАДАЧИ	47
5. СИЛЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	84
6. ПЛАНИРОВАНИЕ МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И (ИЛИ) ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	93
7. РЕАЛИЗАЦИЯ МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И (ИЛИ) ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	140
8. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	196
9. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	210
10. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ЗАЩИЩЕННОСТИ ОБЪЕКТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И (ИЛИ) ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	219
11. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ	224
12. ОСНОВНЫЕ СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ПОСОБИИ	227
13. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ	228
14. ЛИТЕРАТУРА	231

ВВЕДЕНИЕ

Современная история, прежде всего, характеризуется динамичной трансформацией системы международных отношений. После окончания периода биполярной конфронтации возобладали две взаимоисключающие тенденции, первая из которых характеризуется укреплением экономических и политических позиций значительного числа государств и интеграционными процессами, с их участием происходящими. При этом, все большую роль играют экономические, политические, научно-технические, экологические и информационные факторы. Позиция России заключается в формировании и развитии идеологии становления многополярного мира на этой основе.

Вторая тенденция содержит попытки создания структуры международных отношений, основанной на доминировании в международном сообществе развитых западных стран при лидерстве США, предполагающей односторонние, прежде всего военно-силовые, решения ключевых проблем мировой политики в обход основополагающих норм международного права.

Формирование международных отношений сопровождается конкуренцией, а также стремлением ряда государств усилить свое влияние на мировую политику. Значение военно-силовых аспектов в международных отношениях продолжает оставаться существенным.

Россия является одной из крупнейших стран мира с многовековой историей и богатыми культурными традициями. Несмотря на сложную международную обстановку и трудности внутреннего характера, она, в силу значительного экономического, научно-технического и военного потенциала, уникального стратегического положения на Евразийском континенте, продолжает играть важную роль в мировых процессах.

Объективно сохраняется общность интересов России и интересов других государств по многим проблемам международной безопасности, включая противодействие распространению оружия массового уничтожения, предотвращение и урегулирование региональных конфликтов, борьбу с международным терроризмом и наркобизнесом, решение острых экологических проблем глобального характера.

Параллельно, активизируются усилия ряда государств, направленные на ослабление позиций России в политической, экономической, военной и других областях. Попытки игнорировать интересы России при решении крупных проблем международных отношений, включая конфликтные ситуации, способны подорвать международную безопасность и стабильность, затормозить происходящие позитивные изменения в международных отношениях.

Во многих странах, в том числе в Российской Федерации, резко обострилась проблема терроризма, имеющего транснациональный характер и угрожающего стабильности в мире, что обуславливает необходимость объединения усилий всего международного сообщества, повышения эффективности имеющихся форм и методов борьбы с этой угрозой, принятия безотлагательных мер по ее нейтрализации.

Во внутривнутриполитической сфере национальные интересы России состоят в сохранении стабильности конституционного строя, институтов государственной власти, в обеспечении гражданского мира и национального согласия, территориальной целостности, единства правового пространства, правопорядка, нейтрализации причин и условий, способствующих возникновению политического и религиозного экстремизма, этносепаратизма и их последствий - социальных, межэтнических и религиозных конфликтов, терроризма.

Важнейшей составляющей национальных интересов России являются защита личности, общества и государства от терроризма, в том числе международного, а также от

чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и их последствий, а в военное время - от опасностей, возникающих при ведении военных действий или вследствие этих действий.

Серьезную угрозу национальной безопасности Российской Федерации представляет терроризм. Международным терроризмом развязана открытая кампания в целях дестабилизации ситуации в России, одной из самых значительных угроз среди различных проявлений терроризма является *терроризм на транспорте*, демонстрирующий тенденцию к интенсификации благодаря стремительному развитию транспортной составляющей, обеспечивающей стабильную связь между различными регионами страны. Современный этап развития российского общества характеризуется возрастающей ролью транспортной системы, активно воздействующей на состояние экономической, политической, оборонной и других составляющих системы *комплексной безопасности России*.

Современная транспортная инфраструктура по количеству и уровню возможных угроз относится к числу наиболее критических объектов, характеризующаяся:

- возрастанием интенсивности транспортных потоков по мере развития экономики, освоения новых территорий, формирования международных транспортных коридоров, включая рост объема перевозок опасных и особо опасных грузов видами транспорта;
- существенной изношенностью, как объектов транспортной инфраструктуры, так и транспортных средств;
- стабильно высокими показателями дорожно-транспортной аварийности со значительным социальным и экономическим ущербом из года в год;
- совершенствованием способов и методов противоправной деятельности по отношению к транспортному комплексу, в первую очередь, террористических организаций.

Наиболее часто атакам террористов подвергаются места массового скопления людей, в том числе, объекты транспортной инфраструктуры (ОТИ). Согласно статистике, 70% нападений осуществляются при осуществлении перевозок или с использованием транспортных средств (ТС) - недорогим и очень эффективным способом террористического воздействия на общество.

Так же, являясь средством сообщения между объектами, транспорт широко используется для перемещения террористов и доставки необходимого оборудования и оружия для осуществления их деятельности. Акт незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность крупного ОТИ сегодня способен парализовать экономическую деятельность целого региона страны.

Сегодня, *понятие транспортной безопасности трактуется, в первую очередь, как предупреждение возникновения террористических угроз на транспорте, эффективное противодействие попыткам совершения АНВ в деятельность ОТИ или ТС, снижение тяжести последствий свершенного АНВ* - это доминантные, но не исчерпывающие факторы, существуют угрозы криминального характера в отношении пассажиров и грузов, чрезвычайные происшествия (аварии), связанные с техническим состоянием транспортных систем и средств, нарушением условий эксплуатации, природными явлениями и факторами и т. п.

Формулировка, приведенная в № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» - *«состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства»*, как минимум, лаконична, в более общем виде понятие «транспортная безопасность» содержит:

- систему предупреждения, противодействия и пресечения преступлений, включая терроризм, в транспортной сфере;
- систему предупреждения на транспорте чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера;
- систему недопущения либо минимизации материального и морального ущерба на транспорте от преступлений и чрезвычайных происшествий;
- систему, направленную на повышение экологической безопасности перевозок, экологической устойчивости транспортной системы;
- систему реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе.

Системный характер понятия транспортной безопасности определяет необходимость комплексного, системного решения проблем, имеющих в этой сфере.

Транспортная безопасность направлена на защиту: пассажиров, владельцев, получателей и перевозчиков грузов, владельцев и пользователей транспортных средств, транспортного комплекса и его работников, экономики и бюджета страны, окружающей среды от угроз в транспортном комплексе.

Транспортная безопасность призвана обеспечить:

- безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда;
- безопасность перевозок грузов, багажа;
- безопасность функционирования и эксплуатации объектов и средств транспорта;
- экономическую (в том числе - внешнеэкономическую) безопасность;
- экологическую безопасность;
- информационную безопасность;
- пожарную безопасность;
- санитарную безопасность;
- химическую, бактериологическую, ядерную, и радиационную безопасность;
- мобилизационную готовность транспортного комплекса.

Угрозы транспортной безопасности - это условия и факторы, способные привести к понижению уровня транспортной безопасности, ущербу национальной безопасности Российской Федерации, нарушению устойчивости транспортной деятельности, нанесению вреда здоровью и жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде, общенациональным экономическим потерям.

Важную роль в практической деятельности по обеспечению транспортной безопасности (ОТБ) играет классификация угроз. Угрозы транспортной безопасности России классифицируются по ряду оснований: по степени значимости; по характеру угроз; по сферам и формам проявления и т.п.

Основными угрозами на транспорте являются:

- террористические и диверсионные акции (угон или захват воздушных, морских, речных судов, железнодорожного подвижного состава, автотранспорта, взрывы на железнодорожных вокзалах, на транспорте, диверсии против гидротехнических сооружений и др.);
- иные случаи незаконного вмешательства в функционирование транспорта, (наложение посторонних предметов на рельсы, разборудование устройств железнодорожных путей, телефонный «терроризм», противоправное блокирование аэропортов и основных транспортных магистралей), угрожающие жизни и здоровью пассажиров, несущие прямой ущерб транспортной сфере и порождающие в обществе негативные социально-политические, экономические, психологические последствия;
- криминальные действия против пассажиров;

- криминальные действия против грузов;
- чрезвычайные происшествия (аварии), обусловленные состоянием транспортных технических систем (их изношенностью, аварийностью, несовершенством), нарушением правил эксплуатации технических систем, в том числе, нормативных требований по экологической безопасности при перевозках, а также природными факторами, создающими аварийную обстановку и влекущими за собой материальные потери и человеческие жертвы.

К числу угроз следует отнести и негативные последствия недостаточной разработанности нормативной правовой базы, регулирующей отношения в транспортной сфере, а также изъяны в правоприменительной практике.

По характеру источников угрозы подразделяются на:

- угрозы социогенного характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, хищения, хулиганство, блокирование путей и транспортных средств, нарушение правил эксплуатации технических средств, несовершенство этих правил и законодательной базы, касающейся транспортного комплекса);
- угрозы техногенного характера (порожденные некачественным состоянием материально-технической части транспортной сферы, недостаточным уровнем квалификации обслуживающего персонала);
- угрозы природного характера (наводнения, оползни, землетрясения, снежные и песчаные заносы на дорогах, цунами, тайфуны и т.п.).

Кроме того, источники угроз транспортной безопасности Российской Федерации идентифицируются как «внешние» и «внутренние».

К внешним источникам угроз относят:

- деятельность иностранных политических, экономических, военных, разведывательных и транспортных структур, направленная против интересов Российской Федерации в транспортной сфере;
- обострение международной конкуренции за обладание новыми транспортными рынками, новыми транспортными технологиями и природными ресурсами;
- стремление ряда стран к доминированию на мировом транспортном пространстве и вытеснению России с традиционных транспортных рынков;
- увеличение технологического отрыва ведущих держав мира от России и наращивание их возможностей по противодействию созданию конкурентоспособных российских транспортных технологий;
- деятельность международных террористических организаций.

К внутренним источникам угроз относят:

- критическое материально-техническое состояние некоторых отраслей транспортного комплекса;
- неблагоприятную криминогенную обстановку, сопровождающуюся тенденциями сращивания государственных и криминальных структур в транспортной сфере;
- недостаточную координацию деятельности федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации по формированию и реализации единой государственной политики в транспортном комплексе и обеспечения его безопасности.

К угрозам транспортной безопасности в экономической сфере следует отнести:

- недостаточную эффективность системы государственного регулирования отношений в сфере транспорта, наличие структурных диспропорций;

- проблемы ресурсной, финансовой и технологической зависимости национального транспорта от других стран, отставание России от ведущих стран по уровню информатизации сферы транспорта;
- недостаточное финансирование мероприятий по обеспечению транспортной безопасности Российской Федерации;
- снижение уровня подготовки высококвалифицированных научных и инженерно-технических кадров, нехватка квалифицированных специалистов в области обеспечения транспортной безопасности и др.

1. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ

ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Функции государства в управлении обеспечением транспортной безопасности распределяются на основе субординации и координации органов исполнительной власти. Высшим звеном является Президент Российской Федерации, который определяет основные цели в области обеспечения транспортной безопасности. На их основании Правительство Российской Федерации разрабатывает задачи и направления государственной политики, организует ее исполнение. В вопросах ОТБ органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации действуют в соответствии с указаниями федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ), и, соответственно, органы местного самоуправления действуют в соответствии с указаниями ФОИВ и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

В 2005 году, Министерством транспорта РФ была разработана Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности (далее Концепция) – первый основной (исходный) концептуальный и управленческий документ, определявший содержание государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности и программы ее реализации. Базируясь на нормах Конституции Российской Федерации, обязывающей к государственно-управленческой деятельности по обеспечению транспортной безопасности в Российской Федерации (статья 71 Конституции относит к ведению Российской Федерации экономическое развитие, федеральный транспорт и пути сообщения, оборону и безопасность, а статья 72 относит к совместному ведению Российской Федерации и субъектов РФ обеспечение правопорядка, общественной безопасности, экологической безопасности, борьбу с катастрофами и ликвидацию их последствий, в том числе в области транспортной деятельности). В концепции определялись цели, задачи, принципы, ресурсные источники, основные мероприятия ОТБ и их временные рамки, устанавливался единый понятийный и терминологический аппарат в области транспортной безопасности, декларировались направления формирования системы ОТБ (структура и полномочия). Данные мониторинга уровня транспортной безопасности, выводы и результирующие положения ежегодного Доклада о транспортной безопасности являлись основаниями для корректировки Концепции.

Концепция согласовывалась с иными государственными документами общего характера в области безопасности, транспортной политики: стратегиями национальной и экономической безопасности РФ, транспортной стратегией России, профильными международными соглашениями России. Концепция исходила из фактического уровня транспортной безопасности, определяла ее целевой уровень, сроки его достижения и определяла основные требования к программе действий в рамках государственного управления.

Целью Концепции являлось **определение содержания государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности**, программы ее реализации, формирование и приведение в действие механизма ее исполнения.

Концепция являлась, по сути первым системообразующим документом, всесторонне характеризующим ОТБ, как задачу национального приоритета – *с совокупностью целей, принципов, стратегических программ и плановых мероприятий, которые разрабатываются и реализуются органами государственной или муниципальной власти с привлечением институтов гражданского общества, являясь средством, позволяющим на государственном уровне достичь определённых целей в области транспортной безопасности, используя правовые, экономические, административные и иные методы и*

средства воздействия, опираясь на ресурсы, имеющиеся в его распоряжении – политикой на государственном уровне.

Целью государственной политики в области транспортной безопасности определено обеспечение национальной безопасности и реализация национальных интересов при транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, предотвращение (минимизация) вреда здоровью и жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде, общенационального экономического ущерба при транспортной деятельности.

Программно-целевые подходы к решению проблем транспортной безопасности успешно реализованы в крупном государственном проекте по созданию **комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте** (далее - Система) - *указом Президента от 31.03.2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»*, Минтранс России был определен в качестве федерального органа исполнительной власти, ответственного за создание Системы.

Формирование Системы осуществлялось посредством реализации «Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» (*распоряжение Правительства РФ от 30.07. 2010 г. № 1285-р*) определившей порядок и этапы формирования Системы.

Основными составными элементами Системы были определены:

- единый комплекс мероприятий по обеспечению безопасности населения на транспорте, а также по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на транспорте, в том числе осуществляемых в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций;
- система федерального, регионального и муниципального законодательства, нормативных правовых документов и ведомственных актов, интегрированная с международными нормами права в области ОТБ;
- многоуровневое информационное пространство, в том числе взаимосвязанные автоматизированные информационные и аналитические системы, обеспечивающие проведение уполномоченными Правительством Российской Федерации ФОИВ мероприятий по обеспечению безопасности населения на транспорте. Информационные и аналитические системы, в том числе автоматизированные, строятся по территориально-распределенному принципу с единым центром управления базами данных в области ОТБ;
- система профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении безопасности населения на транспорте;
- система информирования и оповещения населения на транспорте;
- система мониторинга и государственного контроля (надзора) обеспечения безопасности населения на транспорте.

Приоритетными направлениями Программы являлись:

- повышение защищенности пассажиров и персонала на транспорте от АНВ, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- гармонизация законодательства Российской Федерации в области ОТБ, а также создания и функционирования Системы;
- формирование индивидуального и общественного сознания, активной жизненной позиции и повышение грамотности населения в области обеспечения безопасности населения на транспорте;

- создание системы профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области ОТБ, а также персонала, принимающего участие в ОТБ, в том числе в части предотвращения и защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте;
- создание системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области ОТБ в единое защищенное закрытое информационное пространство.

Предметнее, по направлениям:

- *к задачам повышения защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства*, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера относится:
 - формирование и реализация комплекса организационных и технических мероприятий, направленных на повышение защищенности населения на транспорте от АНВ, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
 - оснащение ОТИ и ТС инженерно-техническими средствами и системами ОТБ с учетом возможности их расширения и создания централизованных распределенных систем.
- *к задачам формирования индивидуального и общественного сознания, активной жизненной позиции и повышения грамотности населения* в области ОТБ относится:
 - разработка и реализация комплекса мероприятий по информированию населения в вопросах ОТБ;
 - формирование и реализация мероприятий, направленных на повышение уровня грамотности населения в области ОТБ;
 - реализация комплекса мероприятий, направленных на повышение эффективности и качества информационного влияния на население.
- *к задачам создания системы профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области ОТБ*, а также персонала, принимающего участие в ОТБ, в том числе в части предотвращения и защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте, относится:
 - разработка методики и программ профессиональной подготовки и обучения, определение требований, порядка, способов и методов аттестации специалистов и должностных лиц в области ОТБ, а также персонала, принимающего участие в ОТБ;
 - создание сети учебных центров профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области ОТБ, а также персонала, принимающего участие в ОТБ;
 - обучение, подготовка и аттестация специалистов и должностных лиц в области ОТБ, а также персонала, принимающего участие в ОТБ;
 - обучение должностных лиц и специалистов в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте.
- *к задачам формирования системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте*, интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области ОТБ в единое защищенное закрытое информационное пространство, относится:
 - разработка и внедрение единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), в том числе, ее базовой

- информационно-телекоммуникационной инфраструктуры и автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (АЦБ ПДП);
- разработка и внедрение комплексной системы государственного контроля (надзора) в области ОТБ;
 - создание и внедрение комплексной системы информирования и оповещения населения на транспорте;
 - интеграция существующих и создаваемых информационных систем, решающих задачи в области обеспечения безопасности населения на транспорте, информирования и оповещения населения, в единое защищенное закрытое информационное пространство.

Основными угрозами безопасности населения на транспорте определены угрозы совершения АНВ, в том числе террористической направленности; угрозы техногенного и природного характера. Основными способами противодействия угрозам указаны:

- **предупреждение актов незаконного вмешательства**, в том числе террористической направленности;
- **пресечение актов незаконного вмешательства**, в том числе террористической направленности;
- **предупреждение чрезвычайных ситуаций** природного и техногенного характера;
- **ликвидация чрезвычайных ситуаций** природного и техногенного характера.

Для достижения поставленных целей ответственные федеральные органы осуществляли реализацию функциональных приоритетных задач и входящих в их состав конкретных мероприятий.

МЧС России – мероприятия по защите от угроз техногенного и природного характера, информированию и оповещению населения. В данном направлении были созданы и протестированы сегменты системы защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, системы информирования и оповещения населения на объектах метрополитенов, объектах инфраструктуры иных видов транспорта; разработана автоматизированная система управления процессами ведения аварийно-спасательных работ при ликвидации чрезвычайных ситуаций; оснащены аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС 7011 единиц транспортных средств оперативных служб МЧС России, привлекаемых для ликвидации чрезвычайных ситуаций.

МВД России – мероприятия по защите от угроз криминального характера и совершенствованию, отработке методов оперативного реагирования подразделений полиции на транспорте. В результате, на трассах в 17 субъектах Российской Федерации, установлены аппаратно-программные комплексы распознавания государственных регистрационных знаков ТС, формируются федеральный и региональные банки данных; для нарядов полиции закуплено необходимое оборудование для оперативной радиосвязи и доступа в базы данных, организовано использование полицейскими, обеспечивающими безопасность метрополитенов, ведомственного сегмента связи и доступа к базам данных; закуплено более 11 тыс. единиц специальных технических средств, которые обеспечивают деятельность подразделений отделов внутренних дел на транспорте, почти 600 единиц современной криминалистической техники для проведения взрывотехнических, портретных, дактилоскопических экспертиз, криминалистических экспертиз материалов, веществ и изделий; существенно улучшено материально-техническое обеспечение кинологической службы органов внутренних дел на транспорте, создан центр кинологической службы в Забайкальском крае, модернизировано три кинологических центра в Сибирском федеральном округе.

ФСБ России разработано 18 наименований опытных образцов технических средств ОТБ, в том числе:

- рентгеновский сканер для досмотра пассажиров и багажа;
- система дистанционного контроля состояния воздушной среды на объектах транспорта;
- обнаружитель взрывчатых веществ с использованием метода лазерной десорбции для пунктов массового прохода людей.

Сдан в эксплуатацию специализированный испытательный центр по сертификации технических средств ОТБ от АНВ в деятельность ОТИ и ТС.

Минтранс России, с участием подведомственных федеральных агентств и организаций осуществил оснащение ОТИ инженерно-техническими средствами в соответствии с рекомендациями ФСБ России, в том числе, 37 крупнейших железнодорожных вокзалов (в их числе, досмотровая зона на вокзале в Волгограде, которая функционально выполнила свою задачу во время террористического акта в конце 2013 года). Ограждены и оборудованы средствами безопасности отдельные участки скоростного движения поездов «Сапсан» на направлении Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки и Москва – Нижний Новгород, а также наиболее уязвимые участки железной дороги на Северном Кавказе, в первую очередь в Республике Дагестан.

В согласованных объемах оснащено средствами транспортной безопасности 30 основных аэропортов. При этом за счет федеральных средств обеспечивалось строительство или оборудование периметрового ограждения аэродромов, находящихся в федеральной собственности. Аэровокзальные комплексы, находящиеся в частной собственности, оборудовались за счет внебюджетных средств.

Для обеспечения безопасности морского транспорта в рамках программы оборудована 31 акватория основных морских портов (Владивосток, Мурманск, Новороссийск, Калининград и др.), в том числе 9, куда разрешен заход судов с ядерной энергетической установкой.

На внутренних водных путях оборудовано 54 объекта федеральной собственности, в основном на гидроузлах, относящихся к Каналу имени Москвы, а также гидроузлов на рр. Волге, Дон, Кама и Кубани.

В сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства реализованы пилотные проекты по оснащению инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности автовокзалов и транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки межрегионального сообщения в Московской области, а также в Дагестане, Ингушетии, Чечне и других республиках Северо-Кавказского региона.

Оснащено и оборудовано 35 первоочередных объектов дорожного хозяйства, в основном расположенных на дорогах Северо-Кавказского региона и на трассе М-4 «Дон».

В составе указанных мероприятий проводилось оснащение и оборудование средствами безопасности моста на о-в Русский во Владивостоке в рамках подготовки саммита АТЭС, а также объектов всех видов транспорта, задействованных на Олимпиаде в Сочи.

Важным направлением работы Минтранса России в рамках комплексной программы было создание единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Ее сегменты распределены по всей территории Российской Федерации и установлены в территориальных управлениях и представительствах федеральных агентств и Ространснадзора. Информационная система включает в себя базу персональных данных о перевозке пассажиров всеми видами транспорта, полностью интегрирована с системами ФСБ и МВД России и в настоящее время активно используется.

В базу данных о пассажирских перевозках в режиме онлайн передаются сведения о следующих видах перевозок: автобусных межсубъектных на установленных маршрутах, железнодорожных дальнего следования, воздушных, в том числе международных, и международных и внутренних морских перевозках на установленных маршрутах.

Сведения о воздушных перевозках, несмотря на определенные сложности в общении с Евросоюзом, передают по факту 113 иностранных авиакомпаний, осуществляющих полеты в Российскую Федерацию. Данная информационная система в настоящее время используется нашими силовыми структурами для отслеживания перемещений лиц, на которых имеется оперативная информация или находящихся в розыске.

В соответствии с комплексной программой, Минтранс России на базе подведомственных учебных заведений создано 10 специализированных учебных центров по транспортной безопасности. Центры укомплектованы не только профессиональными кадрами, но и образцами современных технических средств, используемых для ОТБ. Обучение в них уже прошли почти 1,5 тыс. человек.

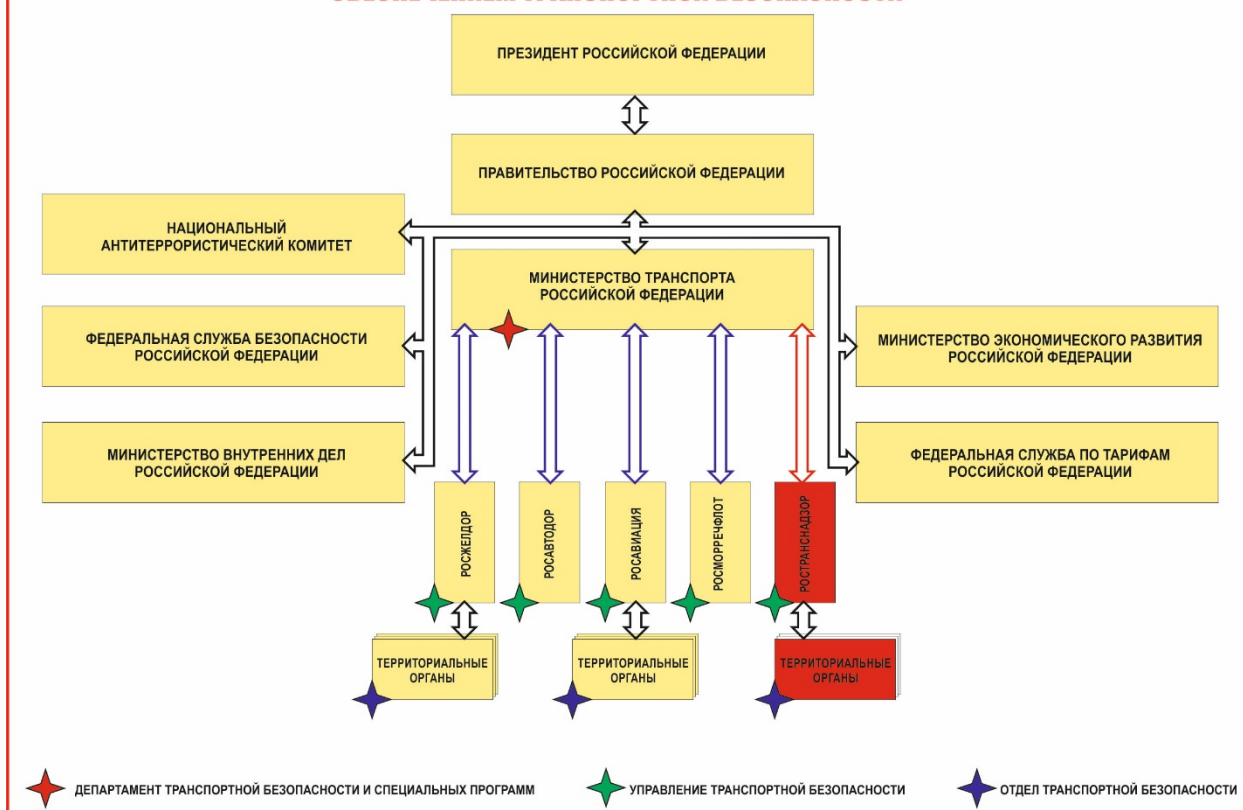
Не менее важным аспектом программы стала информационно-разъяснительная работа среди населения по вопросам безопасности на транспорте. В рамках данной работы выпускалась тематическая литература и видеоролики, используемые в информационных средствах, а также в аэропортах, на вокзалах, в поездах и других местах ожидания и на путях следования пассажиров.

Вышеперечисленные мероприятия за период действия программы уже позволили выявить более 1,5 тыс. граждан, находящихся в федеральном розыске, более 1,1 тыс. граждан, находящихся в местном розыске, и изъять более 800 единиц оружия.

Координацию деятельности ФОИВ по поручению Правительства Российской Федерации осуществляет уполномоченный федеральный орган исполнительной власти в области транспортной безопасности - Министерство транспорта Российской Федерации, к компетенции которого отнесены функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере ОТБ. Полномочия Минтранса России распространены на подготовку и издание актов, утверждающих:

- порядок проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС;
- порядок установления количества категорий и критериев категорирования ОТИ и ТС;
- порядок ведения реестра ОТИ и ТС, включая категорированные ОТИ и ТС;
- порядок разработки планов ОТБ ОТИ и ТС;
- порядок получения субъектами транспортной инфраструктуры (СТИ) и перевозчиками информации по вопросам ОТБ по согласованию с ФСБ и МВД РФ;
- порядок информирования СТИ и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении АНВ на ОТИ и ТС;
- порядок формирования и ведения АЦБ ПДП, а также предоставления содержащихся в них данных;
- типовые основные программы профессионального обучения и типовые дополнительные профессиональные программы в области подготовки сил ОТБ.

СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



Оказание государственных услуг в сфере ОТБ отнесено к функциям Федерального дорожного агентства (Росавтодор, ФДА) (положение о Федеральном дорожном агентстве утверждено *постановлением Правительства РФ от 23.07. 2004 г. № 374 в ред. от 27.12.2014 г.*), находящегося в ведении Минтранса России, полномочия которого, в установленной сфере деятельности, распространены на:

- аккредитацию специализированных организаций в области ОТБ;
- категорирование ОТИ и ТС;
- ведение реестра ОТИ и ТС, включая категорированные ОТИ и ТС;
- аккредитацию юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности (ПТБ);
- аттестацию сил ОТБ;
- аккредитацию аттестующих организаций.

Кроме этого, ФДА утверждает: результаты оценки уязвимости ОТИ и ТС, проведенной специализированными организациями в области ОТБ и планы ОТБ ОТИ и ТС.

Осуществление контрольно-надзорных функций в сфере ОТБ закреплено за Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор, ФСНТ), (положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта утверждено *постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398 в ред., 27 декабря 2014 г.*).

Для осуществления федерального государственного контроля (надзора) в ОТБ, направленного на предупреждение, выявление и пресечение нарушений субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками, застройщиками ОТИ обязательных требований в области транспортной безопасности, разработано Положение (*постановление Правительства РФ от 04.10.2013 г. № 880*), устанавливающее порядок осуществления

контроля Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами.

Предметом осуществления федерального государственного контроля (надзора) является исполнение СТИ, перевозчиками, застройщиками ОТИ в процессе осуществления их деятельности требований в области транспортной безопасности.

Контрольно-надзорная деятельность осуществляется посредством:

- организации и проведения проверок СТИ, перевозчиков и застройщиков ОТИ, в том числе плановых и внеплановых выездных проверок;
- принятия Ространснадзором и ее территориальными органами предусмотренных законодательством мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений;
- систематического наблюдения за исполнением СТИ, перевозчиками и застройщиками ОТИ требований в области транспортной безопасности, анализа и прогнозирования исполнения требований.

При осуществлении выездных проверок допускается использование тест-предметов (предметов, имитирующих оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, предметы и вещества, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности (зона ТБ) или ее часть) и тест-объектов (лиц, имитирующих нарушителей требований по ОТБ).

Мероприятия, проводимые при осуществлении федерального государственного контроля (надзора), а также, права государственного транспортного инспектора подробнее рассмотрены в *части № 9 настоящего Пособия*.

Ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с ОТБ определены на уровне федерального закона и содержат запретительные меры на участие в работах, непосредственно связанных с ОТБ для определенных категорий лиц:

- имеющих непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления;
- страдающих психическими заболеваниями, алкоголизмом, наркоманией, токсикоманией, (до прекращения в отношении этих лиц диспансерного наблюдения в связи с выздоровлением или стойкой ремиссией);
- досрочно прекративших полномочия по государственной должности или уволенных с государственной службы по основаниям, которые связаны с совершением дисциплинарного проступка, грубым или систематическим нарушением дисциплины, совершением проступка, порочащего честь государственного служащего, утратой доверия к нему (если после такого досрочного прекращения полномочий или такого увольнения прошло менее чем три года);
- в отношении которых, имеется заключение органов внутренних дел о невозможности допуска к выполнению работ, непосредственно связанных с ОТБ;
- внесенные в перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму;
- сообщивших о себе заведомо ложные сведения при приеме на работу, непосредственно связанную с ОТБ;
- имеющих медицинские противопоказания к выполнению работ, непосредственно связанных с ОТБ;
- не прошедших подготовку и аттестацию сил ОТБ;
- подвергнутых административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально

опасных психоактивных веществ (до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию).

Проверка сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с ОТБ, или выполняющих такую работу, проводится СТИ в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации. Обработка персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с ОТБ, или выполняющих такую работу, осуществляется органами аттестации, аттестующими организациями.

Ответственность за нарушение требований ОТБ. В соответствии с Федеральным Законом «О транспортной безопасности» (ст. 4, п. 1), ОТБ ОТИ и ТС возлагается на СТИ, если иное не установлено законодательством РФ, соответственно, ответственность несут физические (должностные) лица, юридические лица и индивидуальные предприниматели. За неисполнение требований по ОТБ, выявленное в результате проверки и не повлекшее причинения вреда здоровью людей или материального ущерба, сумма которого превышает 1 000 000 рублей, предусмотрена **административная ответственность**.

Если неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности повлекло причинение тяжкого вреда здоровью людей или крупный материальный ущерб, сумма которого превышает 1 000 000 рублей, смерть одного или более человек, то в этом случае предусмотрена **уголовная ответственность**.

Административная ответственность за неисполнение требований по ОТБ предусмотрена ст. 11.15.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, а уголовная ответственность ст. 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Федеральным законом от 03.02.2014 г. № 15-ФЗ, в рамках совершенствования законодательства в области ОТБ, ужесточена ответственность за нарушение требований транспортной безопасности.

Кроме того, данным законом расширен перечень лиц, которым запрещено выполнять работы по ОТБ. В него включены граждане, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму, а также те, кто сообщил заведомо ложные сведения о себе при приеме на работу или не прошел соответствующую подготовку и аттестацию. Кроме того, к работам не должны допускаться лица, имеющие медицинские противопоказания к их выполнению (см. исчерпывающий перечень выше).

Ужесточена **уголовная и административная ответственность** за нарушение требований в сфере транспортной безопасности. Так, максимальный срок лишения свободы за неисполнение требований по обеспечению безопасности ОТИ для лиц, непосредственно ответственных за это, если их деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или крупного ущерба (ст. 263¹ УКРФ), составляет теперь **пять лет**. Ранее в качестве максимальной меры наказания за это преступление предусматривались три года ограничения свободы.

Срок лишения свободы за такое преступление, совершенное группой лиц и повлекшее за собой смерть человека, увеличивается с пяти до **семи лет** лишения свободы, а за совершенное организованной группой и повлекшее смерть несколько человек, – с семи до **восьми лет**.

Корреспондирующие изменения внесены в Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, федеральные законы «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и другие правовые акты.

В новой редакции ст. 11.15.1. КОАП (действ. с 11.05.2014) «Нарушение требований в области транспортной безопасности»:

1. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, совершенные по неосторожности, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей - от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц - от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от пяти тысяч до десяти тысяч рублей; на должностных лиц - от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей - от пятидесяти тысяч до семидесяти тысяч рублей либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток; на юридических лиц - от ста тысяч до двухсот тысяч рублей либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

3. Действие (бездействие), предусмотренное частью 1 настоящей статьи, совершенное умышленно, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей с конфискацией орудия совершения или предметов административного правонарушения или без таковой либо административный арест на срок до десяти суток; на должностных лиц - от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей либо административный арест на срок до десяти суток; на индивидуальных предпринимателей - от ста тысяч до ста пятидесяти тысяч рублей с конфискацией орудия совершения или предметов административного правонарушения или без таковой либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток; на юридических лиц - от двухсот тысяч до пятисот тысяч рублей с конфискацией орудия совершения или предметов административного правонарушения или без таковой либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

Примечание. За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

Статья 11.15.2. «Нарушение установленных в области обеспечения транспортной безопасности порядков и правил»:

1. Нарушение правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к подразделениям транспортной безопасности, порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности и порядка аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, правил проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, совершенное по неосторожности, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от двадцати тысяч до тридцати тысяч

рублей; на индивидуальных предпринимателей - от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц - от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от пяти тысяч до десяти тысяч рублей; на должностных лиц - от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей - от пятидесяти тысяч до семидесяти тысяч рублей либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток; на юридических лиц - от ста тысяч до двухсот тысяч рублей либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

3. Действие (бездействие), предусмотренное частью 1 настоящей статьи, совершенное умышленно, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей; на должностных лиц - от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей - от ста тысяч до ста пятидесяти тысяч рублей либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток; на юридических лиц - от двухсот тысяч до пятисот тысяч рублей либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

Примечание. За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

В новой редакции ст. 263¹ Уголовного кодекса РФ (действ. с 06.06.2014) «Нарушение требований в области транспортной безопасности»:

1. Неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, -

наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев либо ограничением свободы на срок до одного года.

2. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, -

наказывался ограничением свободы на срок до четырех лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо лишением свободы на срок до пяти лет.

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные группой лиц по предварительному сговору либо повлекшие по неосторожности смерть человека, -

наказываются принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового либо лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

4. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные организованной группой либо повлекшие по неосторожности смерть двух и более лиц, - наказываются лишением свободы на срок от пяти до восьми лет со штрафом в размере до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до трех лет или без такового с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Примечание. Крупным ущербом в настоящей статье признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей.

Тема 1. Контрольные вопросы:

1. Перечислите основные элементы комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, обоснуйте их приоритетность.
2. Перечислите основные направления комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, обоснуйте их взаимосвязь с элементами комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте.
3. Определите профильный функционал федеральных органов исполнительной власти, участвующих в формировании системы обеспечения безопасности населения на транспорте.
4. Каким ведомством (министерством, службой агентством) осуществляется нормативно-правовое регулирование в сфере обеспечения транспортной безопасности, перечислите известные Вам нормативные документы в области ОТБ.
5. Каким ведомством (министерством, службой агентством) реализуются услуги в области ОТБ, укажите цели и состав услуг.
6. Перечислите основные задачи обеспечения транспортной безопасности.
7. Перечислите известные Вам ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с ОТБ и обоснуйте целесообразность их применения.
8. Какие виды ответственности за:
а). *«неисполнение требований по ОТБ»*
б). *«нарушение установленных в области ОТБ порядков и правил»*, предусмотрены, кто может нести ответственность и какие виды наказаний к виновным применяются?
9. Выберите, применяемые за *«неисполнение требований по ОТБ»*, виды наказаний из нижеперечисленных: *«наложение административного штрафа»*; *«административное приостановление деятельности»*; *«лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью»*; *«ограничение свободы на различные сроки»*, аргументируйте свое решение.

2. НОРМАТИВНАЯ ПРАВОВАЯ БАЗА

В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Комплексный, системный подход к вопросам юридической регламентации деятельности различных субъектов по ОТБ закреплён впервые в отечественной практике в Федеральном законе № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предусматривает создание системы обеспечения транспортной безопасности на основе определенного на государственном уровне единого подхода к оценке угроз, планированию и реализации мероприятий по обеспечению безопасности ОТИ и ТС.

Целями ОТБ определены устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

К основным задачам ОТБ отнесены:

- 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.

Принципами обеспечения транспортной безопасности декларируются: законность; соблюдение баланса интересов личности, общества и государства; взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности; непрерывность; интеграция в международные системы безопасности; взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Обеспечение транспортной безопасности ОТИ и ТС возлагается на собственников и пользователей указанных объектов.

Законом установлено категорирование ОТИ и ТС; в целях разработки планов ОТБ предусмотрено проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС. В целях планирования и реализации мер по ОТБ устанавливаются уровни безопасности по отношению к ОТИ и ТС, формируется единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности, включающая автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах.

Определены права и обязанности собственников и пользователей ОТИ и ТС в области ОТБ, где СТИ и перевозчики -

вправе:

- получать от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти информацию по вопросам обеспечения транспортной безопасности;

- вносить в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, предложения по обеспечению транспортной безопасности,

обязаны:

- незамедлительно информировать об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах;
- выполнять предписания, постановления должностных лиц уполномоченных федеральных органов исполнительной власти об устранении нарушений требований по обеспечению транспортной безопасности;
- оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства, установлении причин и условий, способствующих их совершению;
- предоставлять в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности полную и достоверную информацию для проведения категорирования объекта транспортной деятельности.

СТИ и перевозчики несут ответственность за неисполнение требований в области ОТБ в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Законом установлены нормы по организации и осуществлению федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности; подготовке и аттестации сил и аккредитации подразделений транспортной безопасности; досмотровым действиям и особенностям защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от АНВ. Документ предполагает ограничения при приеме персонала на работу, непосредственно связанную с ОТБ (*см. часть № 1*).

Значимость развития и совершенствования нормативной правовой базы в сфере обеспечения транспортной безопасности подтверждена появлением *Федерального закона от 03.02.2014 года № 15-ФЗ*, формулирующего изменения, необходимые к внесению в законодательные акты Российской Федерации по вопросам ОТБ.

Специфика транспортного комплекса в плане уязвимости от террористических проявлений заключается в его большой протяженности, наличии большого количества объектов обеспечения перевозочной деятельности и транспортных средств. Учитывая такие характерные факторы для пассажиро- и грузоперевозок, как массовость, интенсивность движения, доступность посещения пассажирообразующих объектов – аэропортов, железнодорожных вокзалов, метрополитена, речных и морских портов – угроза совершения АНВ в деятельность именно таких транспортных объектов возрастает.

Для того чтобы эффективно решать проблемы безопасности, необходимо принятие всеобъемлющих, скоординированных и последовательных мер, обеспечивающих комплексную защищенность ОТИ и ТС.

Правовую основу транспортной безопасности составляет множество различных нормативных правовых актов, призванных обеспечить защиту от любых форм незаконного вмешательства в сферу функционирования транспорта. Исходя из направленности Пособия, характеризваемой ориентацией на определенные виды транспорта, выделим основные из них:

Основные источники правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности:

Таблица № 2.1

Нормативно-правовой акт	Комментарий к содержанию и применению
<p>Указ Президента РФ от 15.02.2006 г. № 116 «О мерах по противодействию терроризму».</p>	<p>Формируется Национальный антитеррористический комитет (НАК) - орган, обеспечивающий координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления по противодействию терроризму, а также осуществляющий подготовку соответствующих предложений Президенту РФ, утверждаются Положение и состав НАК. Организуется вертикаль управления – при территориальных органах федеральных органов исполнительной власти, органах исполнительной власти субъектов РФ и органах местного самоуправления в субъектах РФ образуются антитеррористические комиссии, оперативные штабы.</p>
<p>Указ Президента РФ от 12.05.2009 г. № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» в ред. Указа Президента РФ от 01.07.2014 г. № 483</p>	<p>Указом утверждена Стратегия национальной безопасности РФ до 2020 г. К национальным интересам РФ на долгосрочную перспективу отнесены развитие демократии и гражданского общества, повышение конкурентоспособности национальной экономики; незыблемость конституционного строя, территориальной целостности и суверенитета РФ; превращение России в мировую державу. Определены основные приоритеты национальной безопасности РФ. К основным угрозам государственной и общественной безопасности отнесен, наряду с другими, терроризм. Качество жизни россиян определено в качестве стратегической цели национальной безопасности, к обеспечивающим задачам - личная безопасность граждан. Ранее утвержденные концепции национальной безопасности РФ признаны утратившими силу.</p>
<p>Указ Президента РФ от 31.03.2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».</p>	<p>Устанавливает ответственность Минтранса России за создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте и сроки обеспечения защиты критически-важных объектов транспортной инфраструктуры.</p>
<p>Федеральный закон от 06.03.2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» в ред. от 31.12.2014 г. № 505-ФЗ.</p>	<p>Разработан в целях совершенствования правовых основ деятельности по борьбе с терроризмом и его предупреждению, направлен на конкретизацию правового регулирования деятельности по борьбе с терроризмом, а также на закрепление основных направлений функционирования в сфере предотвращения террористических актов и противодействия терроризму. Актуализированы основные принципы, понятия, организационные и координационные механизмы противодействия терроризму и его предупреждения, распределены полномочия между федеральными органами исполнительной власти, определены персоналии, ответственные за проведение каждого мероприятия в рамках контртеррористической акции. Основным субъектом по проведению мероприятий по пресечению террористической деятельности обозначена ФСБ России. Режим контртеррористической операции предусматривает применение целого ряда специальных мер по отношению к физическим и юридическим лицам. Регламентированы вопросы возмещения вреда лицам, участвующим в проведении контртеррористической операции и лицам, пострадавшим в результате террористического акта.</p>
<p>Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в редакции от 29.06.2015 г. № 168-ФЗ.</p>	<p>Системообразующий документ в области транспортной безопасности, обеспечивающий устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защиту интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства на основе определенного на государственном уровне единого подхода к оценке угроз, планированию и реализации мероприятий по обеспечению безопасности ОТИ и ТС.</p>

<p>Постановление Правительства РФ от 23.07.2004 г. № 374 «Об утверждении Положения о Федеральном дорожном агентстве» в ред. ПП РФ от 27.12.2014 г. № 1581.</p>	<p>Федеральное дорожное агентство является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета федеральных автомобильных дорог. Правомочия в сфере ТБ в ред. ПП РФ от 22.04.2009 г. № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности».</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 17.07.2014 г. № 671 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства РФ».</p>	<p>Положение о Федеральном дорожном агентстве дополнено правом на аккредитацию юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности; аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности; аккредитацию аттестующих организаций в установленной сфере деятельности. Минтранс России, в свою очередь, принимает нормативные правовые акты, связанные с проведением вышеуказанных процедур.</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 10.12.2008 года № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)».</p>	<p>Устанавливает три уровня безопасности ОТИ - от потенциальных, непосредственных и прямых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создавших опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса. Первый уровень безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств действует постоянно, если не объявлен иной уровень безопасности. Уровни безопасности устанавливаются и отменяются на основании решения руководителей оперативных штабов федерального или регионального значения либо уполномоченными должностными лицами Минтранса России (указ Президента РФ от 15 февраля 2006 г. № 116). Используется при подготовке плана обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ) ОТИ, определяя набор и последовательность действий при объявлении повышенного уровня безопасности для объекта.</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 31.03.2009 г. № 289 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» в ред. Постановления Правительства РФ от 28.01.2015 г. № 65.</p>	<p>Утверждение Правил, устанавливающих порядок аккредитации юридических лиц на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (оценка уязвимости ОТИ).</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», в ред. Постановления Правительства РФ от 09.06.2014 № 528</p>	<p>Установлен порядок организации следующих видов перевозок пассажиров и багажа, осуществляемых автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: регулярные перевозки; перевозки по заказу (на основании письменного договора фрахтования) и перевозки легковым такси (на основании публичного договора фрахтования в устной форме). В частности, определены требования к перевозчикам, фрахтовщикам и владельцам объектов транспортной инфраструктуры, условия таких перевозок, а также порядок предоставления транспортных средств для перевозок. Приведены обязательные реквизиты билетов и квитанций, используемых в процессе перевозок.</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 04.10.2013 г. № 880 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности».</p>	<p>Утверждено «Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности», сформулировано поручение о формировании перечня отнесенных к первой категории ОТИ и ТС, на которых осуществляется дистанционное наблюдение за исполнением требований в области транспортной безопасности с применением аудио- и видеосистем и порядка взаимодействия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта с МВД и ФСБ РФ при проведении плановых и внеплановых выездных проверок с применением специальных технических средств.</p>

<p>Постановление Правительства РФ от 23.08.2014 № 851 «О внесении изменений в постановление Правительства РФ от 04.10.2013 г. № 880».</p>	<p>Содержательно, Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности, утвержденное постановлением Правительства от 4 октября 2013 года № 880, приводится в соответствие с Федеральным законом от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», дополнены перечни юридических и физических лиц и ОТИ, подлежащие плановым и внеплановым выездным проверкам.</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 15.11.2014 г. № 1208. «Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта».</p>	<p>Определены права, обязанности и ограничения, распространяемые на физические лица следующие либо находящиеся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах.</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 22.04.2009 № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности», (ред. от 06.11.2014).</p>	<p>Вносимые изменения направлены на реализацию ФЗ «О транспортной безопасности». В частности, на «Росавтодор» возложено оказание государственных услуг в области ОТБ субъектов автотранспортной деятельности, к обязанностям агентств отнесены обеспечение защищенности ОТИ и ТС от АНВ; проведение аккредитации специализированных организаций в области ОТБ в установленных сферах деятельности; ведение реестра ОТИ и ТС. «Ространснадзор» наделен полномочиями по контролю и надзору за ОТБ и соблюдением действующего законодательства в указанной области. Функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере ОТБ осуществляет Минтранс России. Тарифы на услуги по проведению оценки уязвимости ОТИ и ТС определяет ФСТ России.</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 26.05.2011 г. № 418 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».</p>	<p>Перечень, оказываемых Росавтодором государственных услуг в сфере ОТБ распространен на городской наземный электрический транспорт. Правомочия Ространснадзора в части контроля (надзора) за ОТБ на городской наземный электротранспорт.</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 30.07. 2014 г. № 725 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу».</p>	<p>Силы ОТБ подлежат обязательной аттестации. Кроме того, для лиц, чья работа непосредственно связана с ОТБ, предусмотрен ряд ограничений (состояние здоровья, наличие судимости и дисциплинарных проступков и т. п.). Для целей аттестации привлекаются аттестующие организации, которые обрабатывают персональные данные указанных лиц и проверяют силы ОТБ. Аттестующие организации должны быть аккредитованы компетентным органом в области ОТБ. Установлены требования, которым должна соответствовать аттестующая организация. Прописан порядок аккредитации, определяющий способность организации проводить проверку в целях аттестации. Определен перечень документов, представляемых в компетентный орган для аккредитации. Сведения об аккредитованных аттестующих организациях включаются в реестр, который публикуется в периодических изданиях компетентного органа и размещается на его официальном сайте.</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 26.02.2015 г. № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности».</p>	<p>Регламентирован порядок проведения обязательной аттестации сил ОТБ. Аттестация устанавливает соответствие знаний, умений и навыков аттестуемых лиц требованиям законодательства о транспортной безопасности. В отношении отдельных работников дополнительно проверяется соответствие их личностных (психологических) качеств и уровня физической подготовки. По итогам аттестации принимается решение о возможности допуска лица к деятельности, непосредственно связанной с ОТБ. Определен порядок привлечения аттестующих организаций. Установлена периодичность прохождения аттестации. Определены случаи проведения внеочередной аттестации, а также основания аннулирования свидетельства об аттестации.</p>

Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации», в ред. распоряжения Правительства РФ от 11.06.2014 года №1032-р.	Новая редакция Транспортной стратегии России на период до 2030 г., осуществлена коррекция по результатам работы, скорректированы сроки выполнения работ по отдельным проектам. Актуализирован план мероприятий по реализации стратегии на среднесрочный период (2014-2018 гг.).
Распоряжение Правительства РФ от 27.08.2005 г. № 1314-р «Концепция федеральной системы мониторинга критически важных объектов и (или) потенциально опасных объектов инфраструктуры Российской Федерации и опасных грузов».	Система мониторинга критически важных объектов и (или) потенциально опасных объектов инфраструктуры РФ и опасных грузов осуществляет прогнозирование чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, и является функциональной подсистемой единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Концепцией определяются цели, задачи, функции, состав, структура, основные принципы и направления работ в области создания, использования и развития системы мониторинга. Призвана в максимальной степени предупредить и нивелировать воздействие на опасные объекты и грузы факторов террористического, техногенного и природного характера, минимизировать ущерб от кризисных ситуаций для населения и окружающей среды.
Распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 г. № 1285 «Об утверждении комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте».	Для создания комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте разработана специальная программа по защите жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от природных и техногенных чрезвычайных ситуаций. Определены приоритетные направления реализации программы, в их числе - создание систем профподготовки кадров. К целям программных мероприятий отнесены обеспечение безопасности, в частности, на городском, автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве. Программа содержит этапы реализации с определенными и обеспечиваемыми объемами финансирования.
Распоряжение Правительства РФ от 05.11.2009 года № 1653-р «Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности».	Устанавливает перечень работ, связанных с ОТБ ОТИ, содержащих аккредитацию, категорирование, оценку уязвимости, разработку планов безопасности, контроль и надзор, формирование и ведение информационных ресурсов единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах.
Распоряжение Минтранса России от 10.06.2005 г. № ИЛ-62-р «О мерах по обеспечению защищенности опасных и критически важных для национальной безопасности объектов транспортного комплекса России от террористических проявлений и угроз техногенного характера».	Категорирование опасных и критически важных для национальной безопасности объектов транспортного комплекса России по степени их потенциальной опасности.
Приказ Минтранса России от 15.11.2010 г. № 248 «Об утверждении отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».	Отраслевые типовые нормы времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства рекомендованы для расчета трудоемкости работ, стоимости затрат на их виды и установление нормированных заданий. Оценка проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности на основе публичного договора по установленным тарифам. Определен состав работ по оценке, как то: изучение проектной и технической документации, планов, регламентов, должностных инструкций, визуальное обследование объекта, систем жизнеобеспечения, проверка работоспособности и фактического состояния инженерно-технических устройств, обобщение результатов, оформление отчетов и рекомендаций.
Приказы ФСТ России от 20.08.2012 г. № 562-а; от 17.07.2012 г. № 481-а; от 30 мая 2012 г. № 361-а и др. «Об установлении тарифов на услуги по	Устанавливаются тарифы на услуги по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, оказываемые указанными в приказах специализированными организациями.

проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».	
Приказ Минтранса России от 29.01.2010 г. № 22 «О порядке ведения Реестра категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» в ред. приказа Минтранса РФ от 27 августа 2012 г. № 332.	Определен порядок ведения Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Реестр формируется федеральными агентствами, подведомственными Минтрансу России, ведется по видам транспорта, содержит: полное наименование объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства; его местонахождение; данные о собственнике; дата присвоения категории и ее номер; дата пересмотра присвоенной категории и др. ОТИ Уведомление о включении в реестр (присвоении категории, исключении из реестра) направляется субъекту транспортной инфраструктуры.
Приказ Минтранса России от 05.02.2010 года № 27 «О порядке ведения Реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».	Учет аккредитованных организаций, осуществляющих оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.
Приказ Минтранса России от 11.02.2010 г. № 34 «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».	План обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и транспортных средств разрабатывается субъектом транспортной инфраструктуры на основании результатов оценки уязвимости и определяет систему мер для защиты объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения акта незаконного вмешательства, а также при подготовке и проведении контртеррористической операции, утверждается компетентным органом в области обеспечения ТБ. Приказом определен обязательный набор сведений, отражаемых в Плане.
Приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 05.03.2010 г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».	Утвержден перечень угроз совершения актов незаконного вмешательства, степень защищенности от которых определяется при оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. К угрозам, в частности, отнесены: захват, размещение или попытка размещения взрывных устройств, взрыв (в т. ч. в отношении критических элементов указанных объектов и транспортных средств), а также поражение опасными веществами, блокирование и хищение.
Приказ Минтранса России от 31.07. 2014 г. № 212 «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности».	Определен порядок подготовки сил обеспечения транспортной безопасности, содержащий теоретическую, тренажерную и практическую компоненты. Цель - приобретение знаний, умений, навыков, необходимых для выполнения работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности посредством реализации основных программ профобучения и дополнительных профпрограмм. Полученные знания, умения, навыки проверяются в рамках обязательной аттестации сил ОТБ. Для повышения качества подготовки сил ОТБ может проводиться общественная аккредитация вышеуказанных организаций и профессионально-общественная аккредитация образовательных программ.
Приказ Минтранса России от 12.04.2010 г. № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств», в ред. приказа Минтранса России от 26.07.2011 г. № 199.	Определен порядок проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС. При оценке изучаются технические и технологические характеристики объекта/ТС, система принятых мер по защите от АНВ, способы реализации потенциальных угроз. В итоге формируются рекомендации по дополнению системы мер по ОТБ. Оценка проводится уполномоченными организациями, результаты оформляются в виде текстового документа с графическими план-схемами и направляются в компетентный орган, где осуществляется утверждение результатов.
Приказ Минтранса России от 06.09.2010 г. № 194 «О порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».	Определено право (в форме запроса) СТИ и перевозчиков получать от уполномоченных ФОИВ информацию по вопросам ОТБ. Субъектов и перевозчиков обязаны информировать о прямых или непосредственных угрозах совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов

	транспортной инфраструктуры, установлении уровней безопасности, решениях оперативных штабов различного уровня и др.
Приказ Минтранса России от 08 февраля 2011 года № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».	Установлены требования по обеспечению безопасности на автотранспорте, объектах автотранспортной и дорожной инфраструктуры (ОТИ). Они содержат систему мер по их защите от угроз незаконного вмешательства. Требования дифференцированы по категориям и уровням безопасности ОТИ и транспортных средств (ТС). Определены обязанности СТИ. Установлены требования к формированию службы безопасности ОТИ, и порядку действий по ОТБ, требования общего плана к техническим средствам ОТБ.
Приказ Минтранса России от 01.11.2010 г. № 234 «Об утверждении Требований к оборудованию автовокзалов».	Определены требования к оборудованию автовокзалов. Обязательны в составе билетные кассы, диспетчерская служба, помещения для предрейсового медосмотра водителей и их отдыха, общественные туалеты, зал ожидания. На крупных автовокзалах также обязательно наличие комнаты матери и ребенка и камер хранения. Помещения, предназначенные для оказания услуг пассажирам и перевозчикам, запрещается использовать в иных целях. На территории автовокзала наносится специальная разметка для организации движения транспортных средств и пассажиров. Перроны отправления и прибытия, площадки для посадки и высадки пассажиров, а также залы ожидания оборудуются системами громкой связи и информации. Установлены требуемые метраж помещений автовокзала, их вместимость, а также количество перронов для автобусов.
Приказ Минтранса России от 16.02.2011 г. № 56 «О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».	Развитие нормы, установленной ФЗ «О транспортной безопасности» о незамедлительном информировании СТИ компетентных органов о совершении актов незаконного вмешательства и их угрозах на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. Установлены формы и порядок передачи указанных сведений. Информация направляется в органы обеспечения транспортной безопасности, Ространснадзора, ФСБ России и внутренних дел по месту нахождения ОТИ (регистрации ТС). Информация сообщается через телефонную, радио-, факсимильную или электронную связь. Сведения передаются в имеющемся объеме и дополняются по мере поступления новых данных. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики фиксируют факт, дату и время передачи сведений в компетентные органы.
Приказ Минтранса России от 21.02.2011 г. № 62 «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области транспортной безопасности» в ред. приказа Минтранса России от 24.04.2012 г. № 105.	Определены категории ОТИи ТС по видам транспорта. Критериями отнесения к той или иной категории являются: степень угрозы совершения АНВ. Степень определяется на основании статистических данных о количестве произошедших и предотвращенных АНВ в России за год до категорирования и предполагаемые последствия совершения АНВ, определяемые расчетом вероятностного количества возможных погибших или получивших вред здоровью людей, ущербов - окружающей природной среде и материального. Компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности информирует субъекта транспортной инфраструктуры о присвоении или изменении ранее установленной категории. Редакцией приказа Минтранса России от 24.04.2012 г. № 105 уточнены критерии, по которым осуществляется категорирование ОТИ и ТС.
Приказ Минтранса России от 05.08.2011 г. № 209 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной	Установлена система мер по защите городского наземного электротранспорта от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения АНВ, определены обязанности субъекта соответствующей транспортной инфраструктуры.

инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта».	К обязанностям субъекта отнесены: оценка уязвимости ОТИ и/или ТС; формирование плана ОТБ (док. ДСП); назначение лиц, ответственных за ОТБ, формирование спецподразделений, включая группы быстрого реагирования, разработка и утверждение комплекта документов (инструкции, положения, порядки - проверки документов, наблюдения, собеседования с физлицами и пр.); аттестация сотрудников сил ОТБ; разработка системы допуска в зоны ТБ; проведение учений и тренировок по реализации планов ОТБ; создание и оснащение постов (пунктов) управления ОТБ, организация видеонаблюдения (опционно) и др.
Приказ Минтранса России от 07.05.2013 г. № 178 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности».	Регламентирована процедура утверждения Росавтодором результатов оценки уязвимости в сфере автотранспорта и дорожного хозяйства. Решение об утверждении результатов оценки (отказе в этом) принимается в течение 30 дней с момента их поступления. Плата за эту услугу не взимается. Решение оформляют в виде заключения и вручают (направляют) заявителю. Так же регулируется порядок досудебного обжалования решений и действий Росавтодора и его должностных лиц.
Приказ Минтранса России от 19.07. 2012 г. № 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных».	Регламентирован порядок формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (АЦБ ПДП). Перевозчики и СТИ обязаны передавать в АЦБ ПДП сведения о перевозках при оформлении проездных документов. В базу будут поступать персональные данные о пассажирах и информация о регистрируемой операции. Обязательным условием является конфиденциальность передаваемых сведений. Использовать их будут лишь органы в области ТБ, МВД России и ФСБ России. Установлен порядок информационного взаимодействия при формировании и ведении АЦБ ПДП, изложена технология передачи данных. Ространснадзору поручено контролировать соблюдение порядка представления сведений в АЦБ ПДП.
Приказ Минтранса России от 09.07.2012 г. № 209 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности» (в ред. приказа Минтранса России от 20.12. 2013 г. № 479).	Административный регламент Росавтодора по аккредитации юрлиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в сфере автотранспорта и дорожного хозяйства и на городском наземном электротранспорте. Определен перечень, комплектность и форма документов, подаваемых в Управление транспортной безопасности Агентства.
Приказ Минтранса России от 09.07.2012 № 215 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности», в ред. приказа Минтранса России от 20 декабря 2013 г. № 479.	Регламентирован порядок утверждения Росавтодором планов ОТБ и объектов его инфраструктуры в установленной сфере деятельности. Определен исчерпывающий список необходимых документов. Предусмотрена возможность подачи жалоб на решения Росавтодора, действия (бездействия) его должностных лиц (в т. ч. в электронной форме). Информацию о порядке утверждения планов можно найти на Едином портале госуслуг и на официальном сайте Росавтодора.
Приказ Минтранса России от 23.07.2014 № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта».	Установлен Перечень ОТИ и ТС, исключаемый из общего правила категорирования с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий. В частности, это искусственные дорожные сооружения длиной до 25 м, пешеходные переходы, ТС категории М1, перевозящие пассажиров по заказу, ТС категорий М2 и М3, используемые для безвозмездной перевозки учащихся от места проживания к месту обучения и обратно и др.
Приказ Минтранса РФ от 21.08.2014 г. № 231 «Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню	Утверждены Требования к знаниям, умениям, навыкам сил ОТБ, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физподготовки отдельных категорий, включая особенности проверки соответствия применительно к отдельным видам транспорта.

физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта».	Проверка проводится органами аттестации, аттестующими организациями с использованием перечней вопросов, разрабатываемых постоянно действующими комиссиями при центральных аппаратах компетентных органов в области ОТБ.
Приказ Минтранса России от 08.09.2014 № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности».	Утверждены 8 типовых дополнительных профессиональных программ повышения квалификации, в том числе, работников субъекта автотранспортной деятельности: - руководящих выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства. - выполняющих работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства.
Приказ Минтранса России от 01.04.2015 № 145 «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним».	Определен порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности. Утверждены требования, предъявляемые к юридическим лицам, обратившимся за аккредитацией в качестве подразделений транспортной безопасности.
Приказ Минтранса России от 14.10.2015 г. № 306 «Об утверждении Перечня отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных».	Установлен перечень отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных.
Приказ МВД РФ от 07.11.2011 № 1121 «Об утверждении административного регламента МВД РФ по предоставлению государственной услуги по выдаче справок о наличии (отсутствии) судимости и (или) факта уголовного преследования либо о прекращении уголовного преследования», в ред. приказа МВД России от 19 февраля 2015 г. № 263	Определен порядок предоставления МВД России госуслуги по выдаче справок о наличии (отсутствии) судимости (в т. ч. погашенной и снятой) и (или) факта уголовного преследования либо о его прекращении. Регламентированы состав, последовательность и сроки административных процедур, требования к порядку их выполнения. Определены формы контроля, установлен досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия). Справки о наличии (отсутствии) судимости в России выдаются ФКУ «ГИАЦ МВД России» и ИЦ.

Во исполнение *ст.8 Федерального закона № 16 от 09.02.2007 г. «О транспортной безопасности»*, Минтрансом России, как федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, разработан ряд требований по ОТБ, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в частности, и для автомобильного транспорта (*приказ Минтранса России от 08.02. 2011 г. № 42*).

Требования определяют систему мер, реализуемых СТИ для защиты ОТИ автомобильного транспорта (раздел II – Автомобильный транспорт) от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения АНВ. Требования являются обязательными для исполнения всеми СТИ и распространяются на всех юридических и/или физических лиц, находящихся на ОТИ.

Требования содержат развернутые обязанности СТИ, подразделяемые на основные и дополнительные.

К основным, относят постоянно действующий набор требований, предполагающий реализацию системы мер кадрового, организационного, технологического, финансового и проч. характера, обеспечивающей требуемый уровень безопасности ОТИ.

В зависимости от установленной, в соответствии со *ст. 6. Федерального закона № 16 от 09.02.2007 г. «О транспортной безопасности»*, категории ОТИ или ТС, в порядке, определяемом *приказом Минтранса России от 21.02.2011 г. № 62 (в ред. приказа Минтранса России от 24.04.2012 г. № 105)*, требования по ОТБ для **различных категорий** ОТИ и ТС автомобильного транспорта могут изменяться, как по количественным, так и по качественным показателям.

В основе категорирования, осуществляемого компетентными органами в области ОТБ, лежат **критерии** категорирования, отражающие:

- степень угрозы совершения АНВ в деятельность ОТИ и/или ТС применительно к отдельным видам транспорта, которая определяется на основании количественных показателей статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации (за исключением заведомо ложных сообщений об угрозе совершения и/или совершении акта незаконного вмешательства), в том числе в отношении категорируемых ОТИ и ТС, за период последних 12 месяцев до момента категорирования.
- возможные последствия совершения АНВ в деятельность ОТИ и/или ТС, применительно к отдельным видам транспорта, которые определяются на основании количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе.

Устанавливаются не более четырех категорий ОТИ и три категории ТС автомобильного и городского наземного электрического транспорта и ОТИ дорожного хозяйства в порядке убывания их значимости - первая, вторая, третья, четвертая.

По результатам категорирования ОТИ и/или ТС присваивается категория, соответствующая наивысшему количественному показателю любого из критериев категорирования. СТИ информируется компетентным органом в области ОТБ о присвоении или изменении ранее присвоенной категории ОТИ и/или ТС в срок, не превышающий 15 рабочих дней с момента присвоения или изменения ранее присвоенной категории.

Категорированные ОТИ и/или ТС включаются в реестр категорированных ОТИ и/или ТС, который ведется компетентным органом в области ОТБ на электронных и бумажных носителях.

Уровни безопасности ОТИ и ТС устанавливаются *ст. 7. Федерального закона № 16 от 09.02.2007 г. «О транспортной безопасности»*. В соответствии с постановлением Правительства РФ от 10.12.2008 года № 940, уровни безопасности:

уровень № 1 - степень защищенности транспортного комплекса от **потенциальных угроз**, заключающихся в наличии совокупности **вероятных условий и факторов, создающих опасность** совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

уровень № 2 - степень защищенности транспортного комплекса от **непосредственных угроз**, заключающихся в наличии совокупности **конкретных условий и факторов, создающих опасность** совершения АНВ в деятельность транспортного комплекса;

уровень № 3 - степень защищенности транспортного комплекса от **прямых угроз**, заключающихся в наличии совокупности **условий и факторов, создавших опасность** совершения АНВ в деятельность транспортного комплекса.

Уровни безопасности ОТИ и ТС №№ 2 и 3 объявляются (устанавливаются) и отменяются СТИ на основании решения руководителей, образованных в соответствии с *Указом Президента Российской Федерации от 15 февраля 2006 г. № 116* Федерального оперативного штаба, оперативных штабов в субъектах Российской Федерации либо Министра транспорта Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения **носящего террористический характер акта незаконного вмешательства** в деятельность транспортного комплекса, либо решения Министра внутренних дел Российской Федерации либо Министра транспорта Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения, **не носящего террористический характер акта незаконного вмешательства** в деятельность транспортного комплекса.

Уровень безопасности ОТИ и ТС № 1 действует постоянно, если не объявлен иной уровень безопасности.

Именно категорирование ОТИ и ТС и объявление (установление) уровней безопасности легло в основу структурирования Требований по ОТБ, учитывающих уровни безопасности для различных категорий ОТИ и ТС, в частности, и для автомобильного транспорта (*приказ Минтранса России от 08.02. 2011 г. № 42*) – вначале набор общих требований, далее – дополнительно к общим, обязанности СТИ, учитывающие присвоенную категорию, и, в завершении – обязанности, соответствующие ОТИ конкретной категории **с учетом установленного уровня безопасности**.

Таблица 2.2

Обязанности СТИ на ОТИ, в зависимости от присвоенной категории и установленного уровня безопасности на объекте					
		категория объекта - 1	категория объекта - 2	категория объекта - 3	категория объекта - 4
п.5 (5.1 - 5.39)		к п.5 + пп. (6.1 – 6.5)	к п.5 + пп. (10.1 – 10.7)	к п.5 + пп. (14.1 – 14.6)	к п.5 + пп. (18.1 – 18.3)
уровень безопасности № 1		к п.6 + пп. (7.1 – 7.9)	к п.10 + пп. (11.1 – 11.9)	к п.14 + пп. (15.1 – 15.8)	к п.18 + пп. (19.1 – 19.5)
уровень безопасности № 2		к п.6 + пп. (8.1 – 8.10)	к п.10 + пп. (12.1 – 12.10)	к п.14 + пп. (16.1 – 16.10)	к п.18 + пп. (20.1 – 20.6)
уровень безопасности № 3		к п.6 + пп. (9.1 – 9.10)	к п.10 + пп. (13.1 – 13.10)	к п.14 + пп. (17.1 – 17.10)	к п.18 + пп. (21.1 – 21.6)

Примечание: В таблице приведены пункты и подпункты «Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта» (приказ Минтранса России от 08.02. 2011 г. № 42).

Таблица наглядно демонстрирует набор основных требований (для категории объекта 2 – ячейка **к п.5 + пп. (10.1 – 10.7)** и дополнительных - ячейки (к п.10 + пп. (11.1 – 11.9)); (к п.10 + пп. (12.1 – 12.10)); (к п.10 + пп. (13.1 – 13.10)) требований, в зависимости от присвоенного уровня безопасности.

Более того, столбец с набором требований (обязанностей СТИ) при развернутом описании мероприятий, необходимых к выполнению в соответствии с указанными обязанностями, является содержательную основу **Плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ**.

Аналогично с ТС (группами транспортных средств):

Таблица 2.3

Обязанности СТИ на ТС, в зависимости от присвоенной категории и установленного уровня безопасности на транспортном средстве				
		категория ТС - 1	категория ТС - 2	категория ТС - 3
	п.5 (5.1 - 5.39)	к п.5 + пп. (22.1 – 22.3)	к п.5 + пп. (26.1 – 26.2)	к п.5 + пп. (30.1 – 30.2)
уровень безопасности № 1		к п.22 + пп. (23.1 – 23.8)	к п.26 + пп. (27.1 – 27.7)	к п.30 + пп. (31.1 – 31.6)
уровень безопасности № 2		к п.22 + пп. (24.1 – 24.8)	к п.26 + пп. (28.1 – 28.10)	к п.30 + пп. (32.1 – 32.5)
уровень безопасности № 3		к п.22 + пп. (25.1 – 25.11)	к п.26 + пп. (29.1 – 29.10)	к п.30 + пп. (33.1 – 33.7)

Подходы к правовому регулированию отношений в сфере обеспечения транспортной безопасности в Европейском Союзе.

В последние годы в нашей стране и за рубежом резко обострились проблемы, связанные с ОТБ. Это обусловлено в первую очередь угрозами совершения масштабных терактов и иных АНВ в деятельность транспортных предприятий, создающими угрозу гибели людей и причинения крупного материального ущерба. Другим, не менее значимым фактором выступает угроза техногенных аварий и катастроф, влекущих за собой практически аналогичные последствия. Проблема эта, без преувеличения, обрела глобальный характер, очевидность специального правового регулирования общественных отношений в рассматриваемой сфере не вызывает сомнений.

Развитие экономики и, как следствие, расширение техногенной среды повышают роль транспортной инфраструктуры, делают ее более сложной и одновременно, уязвимой. Разумеется, риски, связанные с функционированием объектов транспорта, затрагивают в первую очередь страны с высоким уровнем экономического развития и урбанизации, обладающие разветвленной транспортной инфраструктурой, государства, подавляющая часть населения которых проживает в крупных городах, обладающих развитой сетью городского транспорта.

Безусловно, этим характеристикам, прежде всего, отвечают страны Западной и Восточной Европы, в первую очередь – входящие в Европейский Союз. Не случайно, за последнее десятилетие, в странах ЕС вопросам комплексного обеспечения безопасности транспорта, а в более широком контексте – всех потенциально опасных объектов, придается большое значение, как на национальном уровне, так и в рамках деятельности общеевропейских институтов.

Импульс этим процессам дали: серия терактов в марте 2004 г. на объектах железнодорожного транспорта в Мадриде; крупные террористические акции на городском транспорте, включая метрополитен, в Лондоне летом 2005 года; попытка совершения подрывов нескольких воздушных судов над Атлантическим океаном, вылетавших из Лондона летом 2006 года и другие преступные посягательства подобного рода.

Анализ подходов к нормативному регулированию отношений в сфере обеспечения безопасности потенциально опасных объектов в странах-членах ЕС представляется интересным и полезным в прикладном смысле по ряду причин.

Во-первых, страны ЕС являются ближайшими соседями нашей страны, а Российская Федерация имеет с некоторыми из них общие границы.

Во-вторых, членами этой международной организации к настоящему времени стали страны ближнего зарубежья (Литва, Латвия, Эстония), а Украина, Молдавия, Грузия высказывают намерение вступить в нее.

В-третьих, опыт Евросоюза в рассматриваемой сфере уникален тем, что является плодом согласования национальных позиций, порой существенно различающихся: как известно, в составе этой организации в настоящее время насчитывается 28 государств-участников и не всегда их интересы в различных сферах совпадают. Поэтому нормотворческий опыт Евросоюза мог бы быть оказаться полезным для стран-членов Содружества независимых государств, в частности, в процессе выработки общих стандартов в области безопасности и разработке модельных законодательных актов.

Российская Федерация, относящаяся к числу промышленно развитых стран, испытывает подобные проблемы. Начиная с конца 80-х годов минувшего столетия крайне острой остается оперативная обстановка на объектах транспортной системы страны. В последние годы имели место масштабные террористические акты на транспорте. Наибольший общественный резонанс имели взрыв электропоезда Московского метрополитена в феврале 2004 г., подрыв скоростного электропоезда сообщением Москва – Санкт-Петербург летом 2007 года, серия терактов в декабре 2013 года в Волгограде и др.

Учитывая сходство проблем, полезно рассматривать европейский опыт законодательного регулирования вопросов обеспечения транспортной безопасности.

В рамках Евросоюза, на уровне Еврокомиссии работа по созданию и закреплению обязательных для всех государств-участников стандартов в сфере обеспечения безопасности объектов транспорта активно ведется примерно с 2004 - 2005 г. С самого начала был избран интегральный подход. Он проявился в том, что, во-первых, требования в рассматриваемой области правоотношений должны были стать универсальными и действовать не территории всего ЕС; во-вторых – стандарты в сфере безопасности объектов транспорта рассматриваются не отдельно, а как часть общеевропейской системы безопасности потенциально-опасных объектов в целом. Последние получили название «критические инфраструктуры». Основным действующим документом нормативного характера, устанавливающим стандарты в рассматриваемой области в странах Евросоюза, к настоящему времени является «Зеленая книга Европейской программы защиты критических инфраструктур» (ЕПЗКИ), разработанная Европейской комиссией и представленная в Брюсселе в ноябре 2005 года.

Работа над этим актом началась по поручению Европарламента в июне 2004 года. Основная цель заключалась в том, чтобы *«выработать глобальную стратегию, направленную на усиление защиты критических инфраструктур»*. Уже в октябре 2004 г. в рамках реализации этого поручения, Еврокомиссия приняла предварительный документ (сообщение) под названием *«Защита критических инфраструктур в рамках борьбы с терроризмом»*, в котором были предложены конкретные меры по предупреждению террористических посягательств в отношении указанных объектов. К числу таковых были отнесены и объекты транспорта.

В декабре 2004 г. Европарламент принял «Программу солидарности Европейского Союза перед лицом последствий террористических угроз и посягательств». В этот же период

Еврокомиссия организовала и провела серию специализированных семинаров с участием компетентных представителей всех государств-членов с тем, чтобы выработать общие подходы к решению актуальнейшей проблемы. Трагическим фоном активной деятельности служили террористические акты в пригородных поездах Мадрида в марте 2004 года. По значению для стран Европейского Союза эти события в прессе, не без оснований, сравнивали с терактами в США 11 сентября 2001 года.

Результатом развернувшихся дискуссий и явилась «Зеленая книга», подготовка которой преследовала цель обобщить различные варианты формирования Европейской программы защиты критических инфраструктур (раздел 1 Книги). Разумеется, данный документ не содержит в себе механизма окончательного решения проблемы защиты потенциально опасных и уязвимых объектов: эта задача решается путем принятия специальных нормативных правовых актов, как Европарламентом, так и Еврокомиссией. Тем не менее, в Книге определены основные направления нормотворческой деятельности. На этом стоит остановиться подробнее.

Во-первых, в «Зеленой книге» (раздел 3) определена главная цель и сфера действия программы: *«Цель Европейской программы защиты критических инфраструктур состоит в том, чтобы гарантировать достаточный уровень безопасности критических инфраструктур, свести к минимуму их уязвимость и обеспечить для всех стран Европейского союза возможность использовать средства быстрого реагирования в зависимости от характера угроз»*. Программа предусматривает дифференцированный подход к обеспечению безопасности критических инфраструктур различных категорий.

Во-вторых, составители «Зеленой книги» в разделе 4 сформулировали ключевые принципы построения и действия Европейской программы защиты критических инфраструктур. К ним отнесены:

- *субсидиарность* (основная нагрузка в обеспечении безопасности критических инфраструктур ложится на национальные правительства, а органы ЕС лишь вырабатывают общие стандарты в этой области и координируют работу);
- *дополнительность* (мероприятия в рамках Европейской программы обеспечения безопасности защиты критических инфраструктур служат дополнением к уже проводимым мероприятиям, как на уровне ЕС, так и отдельных стран-членов);
- *конфиденциальность* (контроль информации о критических инфраструктурах, которая может представлять интерес для потенциальных и реальных злоумышленников);
- *сотрудничество заинтересованных субъектов* (предусматривается участие в программе всех заинтересованных субъектов: правительства государств-участников ЕС, профессиональных ассоциаций, собственников, эксплуатантов и пользователей);
- *пропорциональность* (меры безопасности и стратегия их применения должны отвечать уровню и степени опасности рисков, а также реальным возможностям правительств).

Отдельный раздел книги (8) посвящен роли собственников, эксплуатантов и пользователей критических инфраструктур в обеспечении их безопасности. Характерно, что роли негосударственных субъектов в обеспечении безопасности критических инфраструктур уделено огромное значение в документе.

Неотъемлемой частью «Зеленой книги» является заключительный раздел (приложения), в котором представлен понятийно-категориальный аппарат, относящийся к сфере

безопасности критических инфраструктур. К чести составителей документа относится и то, что они привели подробные дефиниции всех терминов.

В частности, в приложении 1 даны подробные и не вызывающие двусмысленных толкований определения всех понятий и терминов, используемых в официальных документах, в том числе и тех, которые во многом сходны по смыслу (например «тревога» и «угроза», близкое к ним понятие «риск»). Разумеется, дано определение ключевому понятию «критические инфраструктуры». По мысли разработчиков «Зеленой книги», это понятие включает в себя «*физические ресурсы, службы, информационные системы, сети и объекты жизнеобеспечения, остановка или разрушение которых может вызвать тяжелые последствия для здоровья, безопасности и материального благосостояния граждан, либо негативно отразиться на нормальном функционировании органов власти*». В качестве отдельного понятия выделяется категория «*информационные критические инфраструктуры*».

Приложение 2 содержит в себе перечень объектов, относящихся к критическим инфраструктурам. Разработчики выделил одиннадцать категорий данных инфраструктур. В частности к ним отнесены объекты энергетики; сети, отвечающие за передачу информации; объекты водоснабжения; продовольственного обеспечения; здравоохранения; объекты химической и ядерной промышленности. Транспорт в данном списке занимает девятую позицию. В эту категорию объектов включены: автомобильный, железнодорожный, воздушный, внутренний водный, а также морской виды транспорта.

Таким образом, «Зеленая книга» служит солидной основой нормотворчества в отдельных странах ЕС. Она представляет собой своего рода вершину нормативной пирамиды, поскольку учет ее положений в законодательстве отдельных государств позволяет избежать правовых коллизий и несоответствий. В частности, принятая в книге терминология используется законодателями всех стран участниц ЕС, а это основа гармонизации национальных законодательных систем.

Наглядным тому примером служит разработанная в 2008 году Директива ЕС 2008/114 «Об обнаружении и освидетельствовании объектов европейской критической инфраструктуры (ЕКИ) и оценке необходимости улучшения их защиты», являющаяся законодательной основой деятельности по обеспечению защищенности ОТИ (точнее – объектов ЕКИ транспорта и энергетики) в странах ЕС (*подробнее рассмотрена в части № 10*).

Практически параллельно с выработкой общеевропейского подхода к вопросам транспортной безопасности, началась практическая легитимизация требований по безопасности на транспорте, наиболее наглядный пример тому - появление в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR/ДОПОГ) главы 1.10 ДОПОГ/ADR «Требования в отношении обеспечения безопасности».

Общие положения к обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов. Исходя из позиции наличия высоких рисков от того, что транспортные средства, перевозящие опасные грузы, могут быть использованы в качестве инструмента или цели при совершении действий террористической направленности, в ADR/ДОПОГ были включены дополнительные требования к обеспечению безопасности.

Требования к обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов применяются «*с целью сведения к минимуму хищений или ненадлежащего применения опасных грузов, в результате чего может возникнуть угроза здоровью и жизни людей, имуществу или окружающей среде*».

Проверки транспортных средств с опасными грузами, проводимые компетентными органами и грузоотправителями должны также включать проверку применения

соответствующих мер безопасности. Все участники перевозки опасных грузов должны учитывать требования в отношении обеспечения безопасности, установленные в главе 1.10 ADR/ДОПОГ, соразмерно со своими обязанностями. Опасные грузы должны предлагаться для перевозки лишь тем перевозчикам, которые соответствующим образом удостоверили свою личность.

Зоны, расположенные на территории терминалов временного хранения, участков временного хранения, стоянок автотранспортных средств и используемые для временного хранения опасных грузов в процессе их перевозки, должны надлежащим образом охраняться, быть хорошо освещены и, когда это возможно и необходимо, быть недоступны для посторонних лиц. В процессе перевозки опасных грузов каждый член экипажа автотранспортного средства, перевозящего опасные грузы, должен иметь при себе удостоверение личности с фотографией. Компетентный орган должен вести обновляемые реестры всех действительных ДОПОГ-свидетельств о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, выданных этим компетентным органом или любой признанной организацией.

Обучение мерам безопасности при перевозке опасных грузов. Подготовка и переподготовка персонала занятого в перевозке опасных грузов, предусмотренные в главе 1.3 ADR/ДОПОГ, должны также включать элементы *повышения информированности в области безопасности*. Переподготовка в области безопасности необязательно должна быть связана только с изменениями в правилах. В ходе подготовки по повышению информированности в области безопасности должны изучаться такие вопросы, как характер рисков безопасности, распознавание рисков безопасности, способы устранения и уменьшения этих рисков и действия, которые необходимо предпринимать в случае нарушения безопасности. Эта подготовка должна включать (в соответствующих случаях) занятия по изучению *планов обеспечения безопасности* соразмерно с обязанностями и ролью каждого участника перевозки в применении этих планов.

Планы обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов. Перевозчики опасных грузов, грузоотправители опасных грузов и другие участники перевозки опасных грузов повышенной опасности, должны принимать, применять и соблюдать план обеспечения безопасности.

План обеспечения безопасности должен включать, по меньшей мере, следующие элементы:

1. Конкретное распределение обязанностей по обеспечению безопасности между лицами, имеющими соответствующую компетенцию, квалификацию и полномочия;
2. Список соответствующих опасных грузов или типов опасных грузов;
3. Оценку текущих операций и обусловленных ими рисков, связанных с безопасностью, включая любые остановки, требуемые в соответствии с условиями перевозки, нахождение опасных грузов в транспортном средстве, цистерне или контейнере до, во время и после рейса и промежуточное временное складирование опасных грузов в процессе смены вида транспорта или перегрузки, в зависимости от конкретной ситуации;
4. Четкое изложение мер, которые должны приниматься для уменьшения рисков, связанных с безопасностью, соразмерно с обязанностями и функциями участника перевозки опасных грузов, в том числе касающихся:
 - обучения;
 - политики по обеспечению безопасности (например, реагирование на условия повышенной опасности, проверка при найме новых работников или их назначении на некоторые должности и т. д.);

- эксплуатационной практики (например, выбор или использование известных маршрутов, доступ к опасным грузам, находящимся на промежуточном временном хранении, близость уязвимых объектов инфраструктуры и т. д.);
 - оборудования и средств, которые должны использоваться для уменьшения рисков безопасности;
5. Эффективные и современные методы информирования об опасностях, нарушениях безопасности или связанных с ними происшествиях и их устранения;
 6. Методы оценки и опробования планов безопасности, а также методы периодической проверки и обновления этих планов;
 7. Меры по обеспечению физической безопасности информации о перевозке, содержащейся в плане обеспечения безопасности;
 8. Меры по обеспечению того, чтобы информация о перевозке опасных грузов, содержащаяся в плане обеспечения безопасности, распространялась только среди тех, кому она необходима. Такие меры не должны препятствовать предоставлению информации в соответствии с другими положениями ADR/ДОПОГ.

Перевозчики опасных грузов, грузоотправители опасных грузов и грузополучатели опасных грузов должны сотрудничать друг с другом и с компетентными органами в обмене информацией об угрозах, в применении соответствующих мер безопасности и в реагировании на происшествия, ставящие под угрозу безопасность.

Положения, касающиеся перевозки опасных грузов повышенной опасности. Грузы повышенной опасности - опасные грузы, которые могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях и, следовательно, привести к серьезным последствиям, таким как многочисленные людские потери или массовые разрушения.

На транспортных средствах, перевозящих опасные грузы повышенной опасности должны применяться устройства, оборудование или системы защиты от угона автотранспортного средства и хищения его груза, и должны приниматься меры для обеспечения того, чтобы эти устройства, оборудование или системы всегда находились в исправном и рабочем состоянии. Применение этих мер защиты не должно ставить под угрозу проведение аварийных мероприятий.

Если на транспортном средстве, перевозящем опасные грузы повышенной опасности, уже установлено необходимое оборудование, должны использоваться системы телеметрии или другие методы или устройства, позволяющие отслеживать движение грузов повышенной опасности, когда такая мера уместна.

Грузами повышенной опасности являются грузы, перечисленные в таблице 1.10.5. «Перечень грузов повышенной опасности» в главы 1.10 ADR/ДОПОГ и перевозимые в количествах, превышающих указанные в таблице значения.

Тема 2. Контрольные вопросы:

1. Сформулируйте основные цели и принципы обеспечения транспортной безопасности.
2. Что относится к основным задачам обеспечения транспортной безопасности?
3. Кто непосредственно обеспечивает безопасность объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства?
4. Назовите обязанности собственников и пользователей объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в области обеспечения транспортной безопасности.
5. Перечислите права собственников и пользователей объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в области обеспечения транспортной безопасности.
6. Что определяют требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий ОТИ и ТС?
7. Для чего необходимо категорирование ОТИ и ТС, что составляет основу категорирования?
8. Как определяется степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и/или ТС применительно к отдельному ОТИ или ТС?
9. Как определить возможные последствия совершения акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и/или ТС применительно к конкретному ОТИ или ТС?
10. В чьей компетенции находится право категорирования ОТИ и ТС?
11. Что такое уровень безопасности ОТИ или ТС, кем они объявляются (устанавливаются), в чем отличие уровней безопасности друг от друга?
12. Возможна ли ситуация в отношении ОТИ или ТС, характеризующая отсутствием любого из уровней безопасности?
13. Взаимосвязаны ли требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для категорируемого ОТИ и ТС с Планом ОТБ данного объекта или средства, если «да» - то каким образом?
14. Назовите и охарактеризуйте основной действующий документ нормативного характера, устанавливающий стандарты в области транспортной безопасности в странах Евросоюза.
15. Сформулируйте и поясните ключевые принципы построения и действия Европейской программы защиты критических инфраструктур.
16. Дайте общую развернутую характеристику главы 1.10 Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR/ДОПОГ).
17. Назовите минимум требований к содержанию Плана обеспечения безопасности участника перевозки опасных грузов повышенной опасности.
18. Раскройте содержание понятия *«повышение информированности в области безопасности»*, используемого при подготовке и повышении квалификации персонала, занятого перевозкой опасных грузов.

3. УСТРОЙСТВА, ПРЕДМЕТЫ И ВЕЩЕСТВА, ЗАПРЕЩЕННЫЕ (ОГРАНИЧИВАЕМЫЕ) К ПЕРЕМЕЩЕНИЮ В ЗОНУ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ЕЕ ЧАСТЬ)

Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий ОТИ и ТС автомобильного транспорта, утвержденные приказом Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 42 предписывают пп. 5.36: «не допускать попадания предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС, путем их выявления и передачи представителям уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также локализации и устранения последствий их применения».

Порядок разработки планов ОТБ ОТИ и ТС (приказ Минтранса РФ от 11.02.2010 г. № 34) подпунктом 9 пункта 4 устанавливает требование о размещении в Плане ОТБ информации о мероприятиях по обнаружению лиц, которым запрещено пребывание в зоне ТБ, проведению досмотра людей, транспортных средств, груза, багажа, ручной клади и личных вещей **в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, которые запрещены для перемещения в зону ТБ**, в связи с возможностью их использования в целях совершения АНВ.

Решением определяемых пп.9 п 4. Порядка задач, может служить разработка и реализация внутреннего организационного документа, определяющего процедуры выявления, проверки, досмотра с приложением перечня предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критические элементы ОТИ или ТС, примерное содержание которого приведено ниже.

ПОРЯДОК

выявления и распознавания на постах или на транспортных средствах физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Общие положения.

- 1.1. *Порядок выявления по соответствию образцу пропуска.*
- 1.2. *Порядок выявления и распознавания по соответствию личности предъявителя пропуска данным, указанным в пропуске.*
- 1.3. *Порядок выявления по номеру и дате пропуска, особым отметкам, сроку действия.*
- 1.4. *Порядок выявления по машиночитываемой и биометрической части пропуска с использованием технических средств.*
- 1.5. *Порядок выявления по другим признакам.*
- 1.6. *Порядок выявления недействительных пропусков.*
- 1.7. *Порядок выявления аннулированных пропусков.*
- 1.8. *Порядок выявления недействующих пропусков.*
- 1.9. *Порядок выявления поддельных пропусков.*
- 1.10. *Порядок проведения собеседования в целях выявления физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ.*
- 1.11. *Порядок проверки проездных документов.*
2. *Порядок проведения досмотра физических лиц.*

- | | |
|------|--|
| 2.1. | Порядок выявления предметов или веществ, проносимых на теле (в одежде) посетителей, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы. |
| 2.2. | Порядок выявления предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности в личных вещах, багаже. |
| 2.3. | Порядок проведения дополнительного досмотра. |
| 3. | Порядок проверки материальных пропусков (накладных) и документов на транспортные средства. |
| 4. | Порядок проведения досмотра материальных объектов. |
| 4.1. | Порядок выявления предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и провозимых на транспортном средстве. |
| 4.2. | Порядок выявления предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы при досмотре инструмента (технических средств) персонала ОТИ и других юридических лиц, осуществляющих свою деятельность на ОТИ. |
| 4.3. | Порядок проведения досмотра транспортных средств. |
| 5. | Мероприятия при введении 2 и 3 уровня безопасности. |

Приложение: «Перечень предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС».

Ко времени выпуска пособия, составителям известны два варианта Перечней предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС. Оба документа, безусловно, заслуживают внимания, первый вариант -

«Перечень взрывчатых веществ, оружия или других устройств, предметов, веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ОТИ, перевозочный и технологический сектора зоны транспортной безопасности ОТИ и на критические элементы ОТИ», (письмо ФСБ России от 7.12.2011 № 8/Т/9 - 3143):

1. Взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы ими начиненные:
 - пороха;
 - взрывные устройства и их отдельные элементы;
 - патроны боевые (в том числе малокалиберные) и строительно-монтажные;
 - патроны к газовому оружию;
 - капсюли (пистоны) охотничьи;
 - заряды твердого топлива и изделия, содержащие их в своем составе;
 - пиротехнические средства (воспламенительные, дымообразующие, зажигательные, имитационные, осветительные, фотоосветительные, сигнальные, трассирующие, специальные средства, средства активного воздействия, газогенераторы, средства пировавтоматики, средства помех и другие средства, содержащие пиротехнические составы);
 - пиротехнические изделия (фейерверки, хлопушки, салюты, петарды, бенгальские огни, спички, фонтаны и другие пиротехнические изделия, содержащие пиротех-нические составы);
 - капсюли-детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители, детони-рующие и огнепроводные шнуры и т.д.
2. Огнестрельное оружие и его составные части, включая стволы, затворы и др.
3. Газовое и пневматическое оружие.
4. Копии и имитации огнестрельного оружия.
5. Легковоспламеняющиеся жидкости и вещества.
6. Сжатые и сжиженные горючие газы.
7. Ядовитые и отравляющие вещества.
8. Едкие и коррозиярующие вещества (кислоты, щелочи, бром и т.п.)
9. Токсичные вещества.

Проект постановления Правительства РФ «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности», находящийся на стадии общественно-профессионального обсуждения содержит второй вариант:

Перечни оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть.

1. Перечень оружия*.

- 1.1. Боевое оружие и его основные части, а также боеприпасы к такому оружию.
- 1.2. Оружие гражданское и служебное.
 - 1.2.1. Оружие гражданское и его основные части;
 - 1.2.2. Оружие самообороны: огнестрельное гладкоствольное длинноствольное; огнестрельное ограниченного поражения (пистолеты, револьверы, бесствольные устройства; газовые пистолеты и револьверы; механические распылители, аэрозольные и другие устройства, снаряженные слезоточивыми или раздражающими веществами; электрошоковые устройства и искровые разрядники).
 - 1.2.3. Спортивное оружие: огнестрельное с нарезным стволом; огнестрельное гладкоствольное; пневматическое с дульной энергией свыше 3 Дж., холодное клинковое и метательное оружие.
 - 1.2.4. Охотничье оружие: огнестрельное длинноствольное с нарезным стволом; огнестрельное гладкоствольное длинноствольное, в том числе с длиной нарезной части не более 140 мм; огнестрельное комбинированное (нарезное, гладкоствольное) длинноствольное, в том числе сменными и вкладными нарезными стволами; пневматическое с дульной энергией не более 25 Дж.
 - 1.2.5. Сигнальное оружие.
- 1.3. Оружие, производимое только для экспорта, отвечающее требованиям стран-импортеров;
- 1.4. Оружие служебное и его основные части:
 - 1.4.1. Оружие огнестрельное: гладкоствольное и нарезное короткоствольное с дульной энергией не более 300 Дж; гладкоствольное длинноствольное; ограниченного поражения.
 - 1.4.2. Основные части служебного огнестрельного оружия.
- 1.5. Холодное оружие.

2. Перечень взрывчатых веществ*.

- 2.1. Средства пиротехнические:
 1. Средства термитные, шнуры огнепроводные и стопиновые;
 2. Средства осветительные и фотоосветительные;
 3. Средства сигнальные;
 4. Средства фейерверочные;
 5. Средства дымовые;
 6. Средства пиромеханики;
 7. Средства пиротехнические имитационные, учебно-имитационные и прочие.
- 2.2. Взрывчатые вещества:
 1. Бризантные;
 2. Промышленные;
 3. Иницирующие;
 4. Самодельные взрывчатые вещества на основе соединений азота иные смесевые со средствами инициирования или без них;
 5. Перхлораты;
 6. Пороха пироксилиновые, дымные и прочие.
- 2.3. Составные части взрывных устройств:
 1. Заряды твердотопливные;
 2. Средства инициирования: средства воспламенения механического действия; средства детонирования механического действия; исполнительные механизмы на основе средств инициирования.
- 2.4. Снаряжение и прочие составные части взрывных устройств:
 1. шашки снаряжательные;
 2. шашки (детонаторы).

3. Перечень других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть.

3.1. Предметы и вещества, содержащие опасные радиоактивные агенты*:

- соединения и изделия с радиоактивными изотопами; источники альфа- и нейтронного излучения; источники бета-излучения;
- источники гамма- и тормозного излучений; источники образцовые альфа-излучения; источники образцовые бета-излучения;
- источники гамма-излучения (на основе изотопов цезия, кобальта);
- источники образцовые рентгеновского излучения; источники тепла закрытые радионуклидные;
- источники тепла закрытые радионуклидные на основе радионуклидов альфа-излучения;
- источники тепла закрытые радионуклидные на основе радионуклидов бета-излучения.

3.2.

Предметы и вещества, содержащие опасные химические агенты*:

- 3,4-метилendioксидфенил-2-пропанон;
- Адамсит;
- Азотная кислота;
- Аконит;
- Аконитин;
- Аммиак;
- Ангидрид уксусной кислоты;
- Арсин;
- Ацеклидин (3-хинуклидинилацетат);
- Би-Зет Хинуклидил-3-бензилат (от англ. BZ) 3-хинуклидиловый эфир бензиловой кислоты;
- Бромистый водород;
- Бруцин;
- ВИ-газ, Ви-Экс (от англ. VX),
- ЕА 1701 - 0-этил-S-2- диизопропиламиноэтилметилфосфонат;
- Гексафторид вольфрама;
- Гиосциамин-основание, камфорат (L-тропилтропат (камфорат), сульфат (L-тропилтропат (сульфат);
- Глифтор (1,3-дифторпропанол-2 (1) 70-75%, 1-фтор-3-хлорпропанол-2 (2) 10-20%);
- Горчичный газ (иприт);
- Жидкость И-М (этилцеллозольва 50 %, метанола 50%);
- Жидкость, содержащая хлорид натрия, нитрат уранила, 4-хлорбензальдегид;
- Зарин и Зоман;
- Змеиный яд;
- Диборан;
- Изосафрол Карбахолин, N-(бета-карбамоилоксиэтил)-триметиламмония хлорид);
- Лизергид;
- Люизит;
- Малеиновый ангидрид;
- Меркаптофос;
- Метиловый спирт;
- Мышьяковистый ангидрид и его производные, включая их лекарственные формы в разных дозировках;
- Мышьяковый ангидрид и его производные, включая их лекарственные формы в разных дозировках;
- Новарсенол (5-(3-амино-4-оксифениларсено)-2-гидроксианилинометилсульфокси-лат);
- Перфторизобутен;
- Пиперональ;
- Промеран (3-хлорртуть-2-метоксипропилмочевина) и его лекарственные формы в разных дозировках;
- Пчелиный яд очищенный;
- Рицин;
- Ртуть металлическая, а также соли ртути;
- Сафрол;
- Сернистый газ;
- Серная кислота;
- Сероводород;
- Сероуглерод;
- Си-Эн (от англ. CN)- хлорацетофенон;
- Си-Эс (от англ. CS) - динитрил о-хлорбензилиденмалоновой кислоты;
- Си-Ар (от англ. CR) - дибензоксазепин;
- Синильная (цианистоводородная) кислота, Циклон-Б и цианиды металлов;
- Скополамина гидробромид;
- Стрихнина нитрат и его лекарственные формы в разных дозировках;
- Спирт этиловый синтетический, технический и пищевой, непригодный для производства алкогольной продукции;
- Сумма алкалоидов красавки; Соли пиррофосфорной кислоты;
- Соли цианистой и роданистоводородной кислот; Таллий и его соли;
- Тетракарбонил никеля;
- Тетраэтилсвинец и его смеси с другими веществами (этиловая жидкость и прочие), кроме этилированных бензинов; Треххлористый фосфор;
- Трифторид бора; Фосген и дифосген; Фосфид цинка;
- Фосфор белый (фосфор желтый); Ферроцианиды;

- Фтор и фторзамещенные сильные органические кислоты; Фтористый водород (плавиковая кислота);
- Формальдегид;
- Хлороформ (Трихлорметан);
- Хлор и хлорзамещенные сильные органические кислоты;
- Хлорид бора;
- Хлористый водород (соляная кислота);
- Хлорпикрин;
- Цианистый водород;
- Циановая и циануровая кислоты, замещенные фторированные и хлорированные;
- Цианплав;
- Цинхонин;
- Щавелевая кислота;
- Экстракт чилибухи;
- Эргометрин и его соли;
- Эрготамин и его соли;
- Этилмеркурхлорид;
- Этиленоксид;
- Этиленгликоль.

3.3. Предметы и вещества, содержащие опасные биологические агенты*:

3.3.1. Бактерии (включая риккетсиозы и хламидии):

- *Bacillus anthracis*, A22 (сибирская язва);
- *Bartonella quintana*, A79.0 (окопная лихорадка);
- *Brucella species*, A23 (бруцеллез);
- *Burkholderia mallei*, A24.0 (сап);
- *Burkholderia pseudomallei*, A24 (melioidоз);
- *Francisella tularensis*, A21 (туляремия);
- *Salmonella typhi*, A01.0 (брюшной тиф); *Shigella species*, A03 (шигеллез);
- *Vibrio cholerae*, A00 (холера);
- *Yersinia pestis*, A20 (чума);
- *Coxiella burnetii*, A78 (лихорадка Ку);
- *Orientia tsutsugamushi*, A75.3 (клещевой тиф);
- *Rickettsia prowazekii*, A75 (эпидемический сыпной тиф);
- *Rickettsia rickettsii*, A77.0 (пятнистая лихорадка Скалистых гор);
- *Chlamydia psittaci*, A70 (пситтакоз).

3.3.2. Грибки:

- *Coccidioides immitis*, B38 (кокцидиоидомикоз).

3.3.3. Вирусы, вызывающие болезни:

- Болезнь, вызванная вирусом Хантаан/корейская и другие виды геморрагической лихорадки, A98.5;
- Другая вирусная пневмония, J12.8;
- Крымская геморрагическая лихорадка (вызванная вирусом Конго), A98.0;
- Лихорадка Рифт-Валли, A92.4;
- Болезнь, вызванная вирусом Эбола, A98.3;
- Болезнь, вызванная вирусом Марбург, A98.4;
- Лимфоцитарный хориоменингит, A87.2;
- Хунин, A96.0 (Аргентинская геморрагическая лихорадка);
- Магупо, A96.1 (Боливийская геморрагическая лихорадка);
- Лихорадка Ласса, A96.2;
- Клещевой вирусный энцефалит/русский весенне-летний энцефалит, A84.0/A84;
- Лихорадка Денге, A90/91;
- Желтая лихорадка, A95;
- Омская геморрагическая лихорадка, A98.1;
- Японский энцефалит, A83.0;
- Западный лошадиный энцефаломиелит, A83.1;
- Восточный лошадиный энцефаломиелит, A83.2;
- Болезнь, вызванная вирусом Чикунгунья, A92.0;
- Лихорадка О'Ньонг-Ньонг, A92.1;
- Венесуэльский лошадиный энцефаломиелит, A92.2;
- *Variola major*, B03 (оспа);
- Инфекции, вызванные вирусом обезьяньей оспы, B04;
- Белая оспа (разновидность вируса оспы);
- Грипп и пневмония, J10, J11.

- 3.3.4. Простейшие:
- Naeglaeria fowleri, B60.2 (неглерияз);
 - Toxoplasma gondii, B58 (токсоплазмоз);
 - Schistosoma species, B65 (шистосомоз).
- 3.4. **Предметы, содержащие взрывчатые вещества:**
- 3.4.1. Патроны к гражданскому и служебному оружию:
1. Патроны к гражданскому оружию самообороны:
 - травматического действия к огнестрельному гладкоствольному длинноствольному;
 - травматического действия к огнестрельному ограниченного поражения (пистолетам, револьверам, бесствольным устройствам);
 - газового действия;
 2. Патроны светозвукового действия;
 3. Патроны к гражданскому спортивному и охотничьему оружию:
 - огнестрельному с нарезным стволом;
 - огнестрельному гладкоствольному;
 - пневматическому;
 4. Патроны сигнальные к оружию:
 - огнестрельному;
 - сигнальному;
 5. Патроны к огнестрельным изделиям производственного назначения, конструктивно сходным с огнестрельным оружием;
 6. Патроны к служебному огнестрельному оружию:
 - гладкоствольному и нарезному короткоствольному;
 - ограниченного поражения.
 7. Патроны, производимые только для экспорта в соответствии с техническими требованиями стран-импортеров.
 8. Патроны испытательные:
 - для оружия с нарезным стволом;
 - для гладкоствольного оружия.
- 3.5 **Изделия, конструктивно сходные с оружием, а также способные применяться при совершении АНВ в качестве таких видов оружия:**
1. Огнестрельного оружия;
 2. Пневматического оружия с дульной энергией более 3 Дж.
 3. Холодного оружия, включая:
 - кастеты всех видов;
 - метательное оружие;
 - клинковое, древковое, режущее, рубяще-режущее, колющее и колюще-режущее оружие с длиной клинка или заостренной твердой части более 6 см;
 - ударное, рубящее или ударно-раздробляющее оружие массой более 200 грамм.
4. **Перечни предметов и веществ, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке в соответствии с нормативными правовыми актами, действующими на воздушном, морском, речном, железнодорожном, автомобильном транспорте и дорожном хозяйстве, городском наземном электрическом транспорте, метрополитене.**
- 4.1. Перечень предметов и веществ, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на воздушном транспорте, установлен нормативными правовыми актами, определяющими правила и порядки перевозки на воздушном транспорте.
 - 4.2. Перечень предметов и веществ, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на морском транспорте, установлен нормативными правовыми актами, определяющими правила и порядки перевозки на морском транспорте.
 - 4.3. Перечень предметов и веществ, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на внутреннем водном транспорте, установлен нормативными правовыми актами, определяющими особенности (правила и порядки) перевозки на внутреннем водном транспорте.
 - 4.4. Перечень предметов и веществ, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на железнодорожном транспорте, установлен нормативными правовыми актами, определяющими правила и порядки перевозки на железнодорожном транспорте.
 - 4.5. **Перечень предметов и веществ, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на автомобильном транспорте, установлен нормативными правовыми актами, определяющими правила и порядки перевозки на автомобильном транспорте.**
 - 4.6. Перечень предметов и веществ, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на городском наземном электрическом транспорте, установлен нормативными правовыми актами, определяющими правила и порядки перевозки на городском наземном электрическом транспорте.

- 4.7. Перечень предметов и веществ, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на метрополитене, установлен нормативными правовыми актами, определяющими правила и порядка перевозки на метрополитенах.

* При формировании Перечней использованы:

Решение Совета Евразийской Комиссии «О безопасности взрывчатых веществ и изделий на их основе» (вместе с «ТР ТС 028/2012. (Технический регламент Таможенного Союза «О безопасности взрывчатых веществ и изделий на их основе»).

«Международная классификация болезней» Десятый пересмотр (МКБ-1 О, ICD-1 О). Всемирная организация здравоохранения, Женева, 1995, 2005, 2010, 2011.

«Ответные меры системы общественного здравоохранения на угрозу применения биологического и химического оружия: Руководство ВОЗ» - Второе издание, **Химические агенты**. Всемирная организация здравоохранения, Женева, 2004.

«Ответные меры системы общественного здравоохранения на угрозу применения биологического и химического оружия: Руководство ВОЗ» - Второе издание, **Биологические агенты**. Всемирная организация здравоохранения, Женева, 2004.

Федеральный закон от 13.12.1996 № 150-ФЗ (ред. от 21.07.2014) «Об оружии».

Постановление Правительства РФ от 29.12.2007 г. № 964 (ред. от 07.11.2013) «Об утверждении списков сильнодействующих и ядовитых веществ для целей статьи 234 и других статей Уголовного кодекса РФ, а также крупного размера сильнодействующих веществ для целей статьи 234 Уголовного кодекса РФ».

«ОК 005-93. Общероссийский классификатор продукции» (утв. Постановлением Госстандарта России от 30.12.1993 № 301) в ред. от 06.03.2014.

Приказ Минтранса РФ № 52, ФСБ РФ № 112, МВД РФ № 134 от 05.03.2010 г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Списки сильнодействующих и ядовитых веществ (по состоянию на 15 июля 2007 г.), (утв. Постоянным комитетом по контролю наркотиков, протокол от 02.02.2007 № 1/106-2007.

Тема 3. Контрольные вопросы:

1. Каким документом предписано СТИ *«не допускать попадания предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС...»*?
2. Перечислите основные мероприятия по выявлению предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС.
3. К чьей компетенции отнесено осуществление досмотровых процедур физических лиц?

4. СИСТЕМА МЕР

ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ФУНКЦИИ, ЗАДАЧИ

Распоряжением Правительства РФ от 05.11.2009 года № 1653-р утвержден перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, который содержит:

1. аккредитацию специализированных организаций в области транспортной безопасности.
2. оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.
3. категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.
4. осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности.
5. разработку и реализацию планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.
6. формирование и ведение информационных ресурсов единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах.

Под **категорированием объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств** понимается отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения АНВ и его возможных последствий (*подпункт 2 статьи 1 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»*).

В соответствии с пунктом 1 статьи 6 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», *приказом Минтранса России от 21.02.2011 г. № 62 (в ред. приказа Минтранса от 24.04.2012 г. № 105)* определен порядок установления количества категорий и критериев категорирования ОТИ и ТС компетентными органами в области ОТБ, установлены критерии для отнесения ОТИ к той или иной категории.

Документ устанавливает не более четырех категорий ОТИ и 3-х для ТС автомобильного, городского наземного электрического (среди прочих), транспорта и ОТИ дорожного хозяйства в порядке убывания их значимости - первая, вторая, третья, четвертая.

Категорирование ОТИ осуществляется на основании критериев, к которым следует отнести:

- степень угрозы совершения АНВ в деятельность ОТИ и/или ТС, определяемую на основании количественных показателей статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации (за исключением заведомо ложных сообщений об угрозе совершения и/или совершении актов незаконного вмешательства) за период 12-ти месяцев, предшествующих моменту категорирования.
- возможные последствия совершения АНВ в деятельность ОТИ и/или ТС, определяемые на основании количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде.

По результатам категорирования ОТИ присваивается категория, соответствующая наивысшему количественному показателю любого из критериев категорирования. Изменение количественных показателей критериев категорирования влечет изменение значения категории, присвоенной ОТИ.

Орган, компетентный в области ОТБ информирует СТИ о присвоении или изменении ранее присвоенной категории и вносит информацию о присвоении (изменении) категории объекта в Реестр категорированных ОТИ.

Категории и количественные показатели критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта, дорожного хозяйства и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта (таблицы №№ 4.1. – 4.4.).

Таблица № 4.1.

Объекты инфраструктуры

Значение категории ОТИ	Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых объектов транспортной инфраструктуры
Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство	
Первая	Шесть и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ.
Вторая	От трех до пяти совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ.
Третья	Не более двух совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ.
Четвертая	Не зафиксировано ни одного совершенного и/или предотвращенного АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ.
Городской наземный электрический транспорт	
Первая	Три и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ.
Вторая	Два совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ.
Третья	Один совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ.
Четвертая	Не зафиксировано ни одного совершенного и/или предотвращенного АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ.

Таблица № 4.2.

Транспортные средства

Значение категории ТС	Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых транспортных средств
Автомобильный транспорт	
Первая	Пять и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов Российской Федерации, граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, а также в случае от пяти и более на территории субъектов Российской Федерации по наиболее постоянному маршруту следования (маршруту движения) категорируемого ТС.

Вторая	Не более четырех совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов Российской Федерации, граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, а также в случае от одного до четырех на территории субъектов Российской Федерации по наиболее постоянному маршруту следования (маршруту движения) категорируемого ТС.
Третья	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов Российской Федерации, граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, а также на территории субъектов Российской Федерации по наиболее постоянному маршруту следования (маршруту движения) категорируемого ТС.
Городской наземный электрический транспорт	
Первая	Два и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС.
Вторая	Один совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС.
Третья	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС.

Таблица № 4.3.

Объекты инфраструктуры и транспортные средства

Значение категории ОТИ и ТС	Возможное количество погибших или получивших вред здоровью людей, чел.	
Автомобильный транспорт		
Первая	ОТИ – более 50;	ТС – более 23
Вторая	ОТИ – от 30 до 50;	ТС – от 10 до 23
Третья	ОТИ – от 10 до 30;	ТС – до 10
Четвертая	ОТИ – до 10	
Дорожное хозяйство		
Первая	ОТИ – более 50	
Вторая	ОТИ – от 30 до 50	
Третья	ОТИ – от 10 до 30	
Четвертая	ОТИ – до 10	
Городской наземный электрический транспорт		
Первая	ОТИ – более 50;	ТС – более 23
Вторая	ОТИ – от 30 до 50;	ТС – от 10 до 23
Третья	ОТИ – от 10 до 30;	ТС – до 10
Четвертая	ОТИ – до 10	

Объекты инфраструктуры и транспортные средства

Значение категории ОТИ и ТС	Возможный материальный ущерб и ущерб окружающей природной среде, руб.	
Автомобильный транспорт		
Первая	ОТИ – более 100 млн.;	ТС – более 50 млн.
Вторая	ОТИ – от 60 до 100 млн.;	ТС – от 18 до 50 млн.
Третья	ОТИ – от 20 до 60 млн.;	ТС – до 18 млн.
Четвертая	ОТИ – до 20;	
Дорожное хозяйство		
Первая	ОТИ – более 1 млрд.	
Вторая	ОТИ – от 500 млн. до 1 млрд.	
Третья	ОТИ – от 100 до 500 млн.	
Четвертая	ОТИ – до 100 млн.	
Городской наземный электрический транспорт		
Первая	ОТИ – более 100 млн.;	ТС – более 50 млн.
Вторая	ОТИ – от 60 до 100 млн.;	ТС – от 18 до 50 млн.
Третья	ОТИ – от 20 до 60 млн.;	ТС – до 18 млн.
Четвертая	ОТИ – до 20	

Исполнение государственной функции по категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного, городского наземного электротранспорта осуществляется Федеральным дорожным агентством («Росавтодор»). Структурным подразделением «Росавтодора», непосредственно исполняющим административные процедуры данной государственной функции, является Управление транспортной безопасности.

Основной задачей **Управления транспортной безопасности Федерального дорожного агентства (УТБ ФДА)** является реализация комплекса мер, направленных на обеспечение защищенности ОТИ и ТС в сфере дорожного хозяйства (ОТИ), автомобильного транспорта (АТ), городского наземного электрического транспорта (ГНЭТ) от АНВ, и в частности, категорирование ОТИ и ТС, ведение реестра категорированных ОТИ и ТС.

Категорирование ОТИ и ТС осуществляется в отношении субъектов транспортной инфраструктуры – юридических и физических лиц, являющихся собственниками ОТИ и ТС АТ и ГНЭТ или использующих их на ином законном основании.

Результатом категорирования ОТИ и ТС является:

- решение по результатам категорирования;
- решение о включении в реестр категорированных ОТИ и ТС;
- решение по изменению категории ОТИ и ТС.

Юридическим фактом, завершающим категорирование ОТИ и ТС, является оформленное решение и уведомление заявителя о принятом решении. Процедура категорирования ОТИ и ТС осуществляется на безвозмездной основе. Сведения об ОТИ и ТС, прошедших категорирование, включаются в реестр категорированных ОТИ и ТС.

Пользователями сведений о результатах исполнения государственной функции по категорированию ОТИ и ТС являются юридические лица, осуществляющие мероприятия по ОТБ на ОТИ и ТС АТ и ГНЭТ в соответствии с установленной категорией, с учетом степени угрозы совершения АНВ и его возможных последствий.

Для проведения категорирования ОТИ и/или ТС, субъекту транспортной инфраструктуры необходимо представить в УТБ ФДА сведения по формам, размещенным на официальном сайте ФДА с сопроводительными письмами:

Формы предоставления сведений для проведения категорирования:

- автотранспортного предприятия/ автокомбината/ автобусного парка/ автопарка/ автоколонны;
- автовокзала автобусной станции;
- транспортных средств автомобильного транспорта (автобусов);
- транспортных средств автомобильного транспорта, используемых для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;
- транспортных средств городского наземного электрического транспорта.

Сведения представляются в УТБ ФДА на бумажном и электронном (USB-флэш-накопитель или DVD или CD-диски) носителях с сопроводительным письмом, а так же по адресу электронной почты: utb@fad.ru.

При представлении в УТБ ФДА сведений для проведения категорирования ОТИ АТ и ГНЭТ, используемых СТИ на правах собственника - прилагать в обязательном порядке заверенную подписью и печатью СТИ ксерокопию свидетельства о государственной регистрации права на здание и территорию ОТИ, выписку из кадастрового паспорта на земельный участок ОТИ; на праве аренды (субаренды) - прилагать в обязательном порядке заверенную подписью и печатью СТИ ксерокопию договора аренды (субаренды), выписку из кадастрового паспорта на земельный участок ОТИ (схему арендуемой территории и здания).

При представлении в УТБ ФДА сведений для проведения категорирования ТС АТ, используемого СТИ – в обязательном порядке прилагать заверенные подписью и печатью СТИ ксерокопии паспортов ТС (далее – ПТС), в отношении которых будет проводиться категорирование.

При необходимости, УТБ ФДА запрашивает у СТИ дополнительные документы, а также проводит выборочную проверку с целью определения достоверности представленной информации.

СТИ несет ответственность за полноту и достоверность представленной информации.

Решение о присвоении категории ОТИ и направляется (вручается) СТИ в письменной форме. СТИ обязан уведомить УТБ ФДА об изменениях параметров, представляемых для категорирования ОТИ и ТС в соответствии с перечнем документов, необходимых для категорирования ОТИ и ТС, в срок не позднее 15 дней с даты наступления таких изменений.

Установленная категория ОТИ и ТС может быть изменена в случае, если:

- изменились технические и другие параметры, влияющие на категорию объекта;
- внесены изменения в методику категорирования объектов.

Росавтодором разработан и эксплуатируется «онлайн» сервис по представлению СТИ сведений для проведения категорирования ОТИ и ТС автомобильного транспорта или городского наземного электрического транспорта. Программный комплекс позволяет заполнять формы и отправлять сведения, необходимые для проведения категорирования ОТИ и ТС АТ и ГНЭТ.

Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Приказом Минтранса России от 29.01.2010 г. № 22 (в ред. приказа Минтранса РФ от 27.08.2012 г. № 332) определен порядок ведения Реестра категорированных ОТИ и ТС. Реестр формируется федеральными агентствами, подведомственными Минтрансу России, ведется по видам транспорта, содержит следующие сведения о категорированных ОТИ и ТС:

- номер по Реестру (далее - реестровый номер);
- дата внесения в Реестр;
- полное наименование ОТИ или ТС;
- собственник, а также иной СТИ, не являющийся собственником; юридический и фактический адрес; наименование; организационно-правовая форма; регистрационный номер и дата внесения в ЕГРЮЛ или ЕГРИП; адрес местонахождения ОТИ;
- основания для внесения в Реестр (категория);
- дата присвоения категории и категория;
- дата и основание пересмотра присвоенной категории и категория;
- дата исключения из Реестра;
- основания для исключения из Реестра.

Основанием для включения категоризованного ОТИ или категоризованного ТС в Реестр, внесения изменений в Реестр, а также исключения данных объектов и средств из Реестра является решение компетентного органа. Внесение записи о включении в Реестр категоризованного ОТИ или ТС, изменении Реестра, а также исключении данного объекта или средства из Реестра производится в течение 10 рабочих дней со дня принятия решения компетентным органом.

Компетентный орган в течение пяти рабочих дней с момента внесения в Реестр соответствующей записи уведомляет СТИ и «Ространснадзор» о включении объекта или средства в Реестр и о присвоенной категории или об его исключении из Реестра.

Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, не подлежащие категоризованию.

Приказом Минтранса России от 23.07.2014 № 196 установлен Перечень ОТИ и ТС, не подлежащих категоризованию по видам транспорта.

В категории «Объекты транспортной инфраструктуры» по ОТИ автомобильного транспорта категоризованию не подлежат: автомобильные вокзалы и станции, расположенные в границах населенных пунктов с численностью населения менее 100 тысяч человек, в работе которых в течение двух лет подряд не совершено и/или предотвращено ни одного АНВ (за исключением заведомо ложных сообщений об угрозе совершения и/или совершении АНВ) и среднесуточный пассажиропоток которых составляет менее 100 пассажиров в сутки.

В категории «Транспортные средства» по автомобильному транспорту категоризованию не подлежат:

- транспортные средства категории М₁, выполняющие перевозки пассажиров по заказу, транспортные средства автомобильного транспорта, осуществляющие перевозки по заказу в целях оказания ритуальных услуг, автомобильные прицепы, автомобильные полуприцепы, используемые для перевозки опасных грузов.
- транспортные средства категории М₂ и М₃, используемые для перевозки учащихся от места проживания к месту обучения и обратно, на безвозмездной основе.

Частью 1 статьи 5 Федерального закона «О транспортной безопасности» установлена норма, определяющая ФОИВ, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта ответственным за формирование порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Упомянутый Порядок определен *приказом Минтранса России от 12.04.2010 г. № 87 (в ред. приказа Минтранса РФ от 26.07.2011 г. № 199).*

Целью проведения оценки уязвимости ОТИ и/или ТС установлено **определение степени защищенности ОТИ и ТС от потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС.**

Оценка уязвимости проводится специализированными организациями в области ОТБ на основе публичного договора, с учетом перечня потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС и с применением модели нарушителя. Срок проведения оценки уязвимости не должен превышать одного месяца.

Работы по оценке уязвимости ОТИ и ТС от АНВ содержатся в Перечне работ, непосредственно связанных с ОТБ, утвержденном *распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.11.2009 г. № 1653-р.*

Для расчета трудоемкости работ, стоимости затрат на виды работ и установление нормированных заданий при проведении оценки уязвимости ОТИ и ТС рекомендованы к применению **отраслевые типовые нормы времени**, утвержденные *приказом Минтранса России от 15.11.2010 г. № 248.*

Федеральной службой по тарифам, периодически (*приказы ФСТ России от 20.08.2012 г. № 562-а; от 17.07.2012 г. № 481-а; от 30 мая 2012 г. № 361-а и др.*), устанавливаются тарифы на услуги по проведению оценки уязвимости ОТИ и ТС.

При оценке уязвимости *группы идентичных по своим конструктивным, техническим, технологическим характеристикам транспортных средств, находящихся в собственности одного юридического (физического) лица* или использующихся им на ином законном основании, *по его ходатайству*, результаты оценки уязвимости одного ТС распространяются на всю группу. Перечень ТС, входящих в указанную группу, представляется СТИ в компетентный орган перед проведением оценки уязвимости ТС.

В ходе проведения оценки уязвимости осуществляется:

1. Изучение технических и технологических характеристик ОТИ и ТС (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации), а также организации их эксплуатации. Результатом является описание технических и технологических характеристик ОТИ и ТС, определение границ зоны безопасности и перечня критических элементов ОТИ и ТС.
2. Изучение системы принятых на ОТИ и ТС мер по защите от АНВ. Результатом является описание системы принятых СТИ мер на ОТИ и ТС по защите от АНВ, а также оценка ее соответствия требованиям по ОТБ.
3. Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС с использованием совокупности сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и ТС (далее - *модель нарушителя*). Результатом является описание способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС применительно к модели нарушителя.
4. Определение рекомендаций СТИ в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по ОТБ ОТИ осуществляется в соответствии с п. 3.4. Порядка проведения оценки уязвимости. Результатом является описание дополнительных мер, которые необходимо принять СТИ на ОТИ и ТС в соответствии с требованиями по ОТБ.

Остановимся более подробно на этих этапах. С целью обеспечения специализированных организаций методическими рекомендациями, «Росавтодором», в соответствии с определенной ведомству компетенцией по видам транспорта, были подготовлены:

- «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта» (ОДМ 218.4.009-2011 - распоряжение «Росавтодора» от 15.11.2011 г. № 867-р);
- «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства» (ОДМ 218.4.007-2011 - Распоряжение «Росавтодора» от 15.11.2011 г. № 871-р);
- «Методические рекомендации по проведению категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта» (ОДМ 218.6.012-2013 - распоряжение «Росавтодора» от 06.08.2013 г. № 1159-р).

В частности, рекомендациями по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, предусмотрено, что:

1. На **первом этапе** «Изучение технических и технологических характеристик ОТИ и ТС (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации), а также организации их эксплуатации»:
 - составляется общая характеристика ОТИ;
 - производится описание ОТИ;
 - составляется описание порядка функционирования ОТИ;
 - определяются границы зоны безопасности и перечень критических элементов.

При подготовке указанных разделов (это будут именно разделы отчета о проведении оценки уязвимости ОТИ) работа проводится на основании исходных данных, представленных собственником ОТИ, как то:

- проектная документация;
- договоры аренды земли, зданий, помещений;
- свидетельства о регистрации прав на собственность;
- локальные нормативно-правовые акты организации;
- договоры на эксплуатацию и обслуживание технических систем объекта;
- документы системы контроля и управления качеством;
- и другие документы, содержащие текстовые и графические материалы, описывающие сам объект, его назначение, производственные процессы.

Изучение характеристик ОТИ производится в последовательности, представленной в таблице ниже (в той же последовательности необходимо представить результаты первого этапа проведения оценки уязвимости ОТИ):

Таблица 4.5

№	Отрабатываемые элементы
1.	Изучение геологических, гидрологических и географических особенностей дислокации ОТИ
2.	Изучение генерального плана ОТИ, технического паспорта ОТИ, плана территории ОТИ, состава ОТИ (зданий, сооружений и территории)
3.	Изучение функциональных особенностей элементов ОТИ (назначение зданий, сооружений, помещений зданий и сооружений, оборудования, а так же режимов их работы и эксплуатации)
4.	Обследование отдельных элементов зданий, сооружений, помещений зданий и сооружений ОТИ с фотосъемкой отдельных участков
5.	Обследование периметра ОТИ и ограждения периметра ОТИ с фотосъемкой отдельных участков
6.	Обследование прилегающей к ОТИ территории, путей подъезда, подхода, мест стоянок и остановки автотранспорта, выявление естественных препятствий и возможных мест укрытия потенциальных нарушителей с фотосъемкой отдельных элементов
7.	Внешнее обследование ближайших к ОТИ зданий и сооружений, оказывающих влияние на уязвимость ОТИ с их фотосъемкой
8.	Обследование перронов отправления, перронов прибытия, посадочных площадок, площадок для посадки пассажиров, остановочного пункта (при его наличии), площадок межрейсового отстоя

	автобусов, стоянок транспортных средств, в том числе и стоянок личных легковых автомобилей с их фотосъемкой
9.	Изучение документации инженерно-технических систем обеспечения деятельности ОТИ (системы энергоснабжения, освещения, водо-, тепло-, газо — обеспечения, канализации, вентиляции и кондиционирования, системы связи и громкоговорящего оповещения, компьютерной сети и др. коммуникации) (с опросом ответственных лиц)
10.	Изучение эксплуатации (порядка функционирования) инженерно-технических систем обеспечения деятельности ОТИ (системы энергоснабжения, освещения, водо-, тепло-, газо — обеспечения, канализации, вентиляции и кондиционирования, системы связи и громкоговорящего оповещения, компьютерной сети и др. коммуникации) с фотосъемкой отдельных участков
11.	Обследование технологических участков инженерно-технических систем обеспечения деятельности ОТИ, где имеется наибольшая вероятность совершения АНВ в деятельность ОТИ с фотосъемкой отдельных элементов
12.	Обследование точек доступа к внешним коммуникациям ОТИ с фотосъемкой отдельных участков.
13.	Технологические операции (в том числе режим работы и возможная численность пассажиров, персонала и посетителей на ОТИ в различное время суток)
14.	Анализ производственного цикла ОТИ, особенностей и временных показателей производственно-технологических процессов, мест скопления людей (персонала ОТИ, пассажиров, посетителей и т.п.)
15.	Основные технические системы, обеспечивающие выполнение технологических операций (в т.ч. характеристика транспортных средств, обслуживаемых ОТИ)
16.	Обследование контрольно-пропускных пунктов (постов) ОТБ с их фотосъемкой (обследуется при их наличии)
17.	Обследование поста (пункта) управления ОТБ с его фотосъемкой (обследуется при их наличии)
18.	Определение и обследование зоны ТБ ОТИ, наземных, подземных и надземных переходов, перевозочного сектора зоны ТБ, технологического сектора зоны ТБ с фотосъемкой отдельных участков
19.	Определение сооружений, помещений и технологического оборудования ОТИ, при воздействии на которые нарушитель может реализовать наибольшую по потерям потенциальную угрозу, т.е. определение критических элементов, их обследование и фотосъемка
20.	Составление отчетной документации (промежуточное документирование). Результатом проведенной работы является описание технических и технологических характеристик ОТИ, организации эксплуатации (функционирования) (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации ОТИ), а также организации их эксплуатации (функционирования), определение границ зоны транспортной безопасности и перечня критических элементов ОТИ.

На основании собранных исходных данных необходимо подготовить ряд схем (в соответствии с представленным ниже списком), которые должны быть обязательно включены в отчет в раздел «Приложения»:

Обязательные приложения к отчету о проведении оценки уязвимости:

- **ситуационный план ОТИ** (На плане: границы ОТИ (территория, здания и сооружения ОТИ); перроны отправления, перроны прибытия, посадочные площадки, площадки для высадок пассажиров, а также остановочный пункт (при его наличии); ограждение периметра территории ОТИ; подъездные пути к ОТИ; примыкающие к ОТИ здания и сооружения; границы зоны ТБ (перевозочный и технологический сектора зоны ТБ) и критические элементы; места размещения, имеющих на ОТИ инженерно-технических систем ОТБ; места размещения постов (пунктов) управления ОТБ и КПП; места размещения постов ПТБ).
- **поэтажная план-схема здания ОТИ** с нанесенными: границами зоны ТБ (перевозочный и технологический сектора зоны ТБ) и критическими элементами; местами размещения, имеющих на ОТИ инженерно-технических систем ОТБ; местами размещения постов (пунктов) управления ОТБ и КПП; местами размещения постов ПТБ).
- **схема размещения инженерно-технических систем обеспечения деятельности ОТИ.**

- **схема размещения инженерно-технических систем**, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по ОТБ ОТИ.
- 2. На **втором этапе** «Изучение системы принятых на ОТИ и ТС мер по защите от актов незаконного вмешательства», Система принятых на ОТИ мер по защите от АНВ формируется из:
 - организационных мер по ОТБ ОТИ;
 - инженерно-технических систем ОТБ ОТИ;
 - сил ОТБ ОТИ.

Составные части Системы находятся в неразрывной связи и оказывают взаимное влияние друг на друга. Оценка составных частей Системы определяется с учетом Требований по ОТБ с выставлением баллов по изучаемым элементам:

- **1 балл - «необязательно»**, проставляется в случае, если изучаемый элемент не соответствует Требованиям по ОТБ или выполняется менее, чем на 30 процентов от предъявляемых Требованиям по ОТБ;
- **2 балла – «вероятно»**, проставляется в случае, если изучаемый элемент выполняется в пределах от 30 до 60 процентов от предъявляемых Требованиям по ОТБ;
- **3 балла – «скорее всего»**, проставляется в случае, если изучаемый элемент выполняется в пределах от 60 до 90 процентов от предъявляемых Требованиям по ОТБ;
- **4 балла – «почти в каждом случае»**, проставляется в случае, если изучаемый элемент выполняется более чем на 90% от предъявляемых Требованиям по ОТБ.

Таблица 4.6

Изучение организационных мер по обеспечению транспортной безопасности		
№	Организационные меры по обеспечению транспортной безопасности (изучаемые элементы)	Оценка в баллах
1.	Назначение лица, ответственного за обеспечение ТБ в СТИ.	
2.	Назначение на каждом ОТИ первой, второй или третьей категории должностного лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности ОТИ.	
3.	Назначение лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности одного или группы ОТИ четвертой категории.	
4.	Разработка, принятие и исполнение внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ, в том числе:	
4.1.	положение (устав) подразделений транспортной безопасности ОТИ субъекта транспортной инфраструктуры (при наличии таких подразделений);	
4.2.	организационно-штатная структура управления в СТИ;	
4.3.	номенклатура (перечень) должностей работников СТИ, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ;	
4.4.	номенклатура (перечень) должностей персонала ОТИ, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ;	
4.5.	номенклатура (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ;	
4.6.	положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ;	
4.7.	порядок выявления и распознавания на контрольно-пропускных пунктах (постах) или на ТС физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону ТБ или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для свободного перемещения в зону ТБ и на критические элементы ОТИ, (далее - досмотр в целях ТБ);	
4.8.	порядок проверки документов, собеседования с физическими лицами и оценка данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемых для выявления подготовки к совершению или совершения АНВ в отношении ОТИ;	

4.9.	порядок реагирования лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности и персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ, а также подразделений транспортной безопасности (далее - силы обеспечения транспортной безопасности) на подготовку совершения или совершения АНВ в отношении ОТИ;	
4.10.	порядок информирования Федерального дорожного агентства, уполномоченных подразделений ФСБ и МВД России и территориального управления Ространснадзора о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ;	
4.11.	порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию;	
4.12.	порядок функционирования инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, включая порядок передачи данных с таких систем уполномоченным подразделениям ФСБ и МВД России, а также территориальному управлению Ространснадзора (далее – порядок передачи данных с ИТС).	
5.	Разработка, утверждение и реализация порядка взаимодействия между силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ и силами обеспечения транспортной безопасности других ОТИ, с которыми имеется технологическое взаимодействие.	
6.	Проверка сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности, с целью выявления оснований, предусмотренных частью 1 статьи 10 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», для прекращения трудовых отношений или отказа в приеме на работу.	
7.	Осуществление специальной профессиональной подготовки, повышения квалификации, переподготовки сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности в соответствии с программами и документами, определенными законодательством Российской Федерации.	
8.	Допуск к работе на должностях, указанных в номенклатуре (перечне) должностей персонала, непосредственно связанного с ОТБ ОТИ, а также привлечение к исполнению обязанностей по защите ОТИ от актов незаконного вмешательства в соответствии с планами обеспечения транспортной безопасности только сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности, аттестованных в соответствии с законодательством Российской Федерации.	
9.	Информирование в наглядной и доступной форме всех физических лиц, находящихся на ОТИ, а также юридических лиц, осуществляющих на них какие-либо виды деятельности, о требованиях законодательства о транспортной безопасности и внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ, в части их касающейся, включая запрещение:	
9.1.	прохода (проезда) в зоны транспортной безопасности вне КПП или без соблюдения условий допуска;	
9.2.	перевозки по поддельным (подложным) и/или недействительным проездным, перевозочным и/или удостоверяющим личность документам;	
9.3.	проноса (провоза) предметов и/или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и зону свободного доступа ОТИ, а также о предметах и веществах, которые запрещены или ограничены для перемещения;	
9.4.	совершения АНВ в отношении ОТИ, а также иных действий, приводящих к повреждению устройств и оборудования ОТИ или использованию их не по функциональному назначению, влекущих за собой человеческие жертвы, материальный ущерб или возможность наступления таких последствий.	
10.	Информирование Росавтодора за шесть месяцев до момента изменения конструктивных или технических элементов, технологических процессов на ОТИ, являющихся основаниями для изменения значения присвоенной категории, планов обеспечения транспортной безопасности и (или) необходимости проведения дополнительной оценки уязвимости ОТИ.	

11.	Изменение конструктивных или технических элементов, технологических процессов на ОТИ, а также порядка их эксплуатации, только после принятия Федеральным дорожным агентством решения о наличии или отсутствии необходимости изменения значения присвоенной категории, проведения дополнительной оценки уязвимости ОТИ и внесения дополнений в планы обеспечения транспортной безопасности ОТИ в части касающейся произведенных изменений.	
12.	Незамедлительное информирование Федерального дорожного агентства и уполномоченных подразделений ФСБ и МВД России, а также территориального управления Ространснадзора об угрозах совершения и/или совершении АНВ в деятельность ОТИ.	
13.	Ограничение доступа к сведениям о результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ и планам обеспечения транспортной безопасности ОТИ в соответствии с законодательством Российской Федерации.	
14.	Реализация предусмотренных планом обеспечения транспортной безопасности ОТИ дополнительных мер при изменении уровня безопасности в сроки, не превышающие: двенадцать часов для ОТИ четвертой и третьей категории, шести часов для ОТИ второй категории и три часа для ОТИ первой категории, с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности.	
15.	Выделение на ОТИ и оборудование в соответствии с утвержденным планом обеспечения транспортной безопасности отдельного помещения или выделенных участков помещений для управления инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности - постами (пунктами) управления обеспечением транспортной безопасности в стационарном и (или) подвижном варианте.	
16.	Создание и оснащение поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, так и с силами обеспечения транспортной безопасности других ОТИ, с которыми имеется технологическое взаимодействие.	
17.	Обеспечение круглосуточного непрерывного функционирования поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности ОТИ, а также накопление, обработка и хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности и передачу указанных данных, в соответствии с установленным порядком, уполномоченным подразделениям ФСБ и МВД России, а также территориальному управлению Ространснадзора в соответствии с утвержденными планами обеспечения транспортной безопасности.	
18.	Установление в целях обеспечения транспортной безопасности:	
18.1	конфигурации и границы территории ОТИ, доступ в которую физических лиц, пронос (провоз) материальных объектов не ограничивается, т.е. зоны свободного доступа ОТИ;	
18.2	конфигурации и границы территории или части (наземной, подземной, воздушной, надводной, подводной) ОТИ, проход в которые осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты), т.е. зоны транспортной безопасности, а также критических элементов ОТИ;	
18.3	конфигурации и границы участков зоны транспортной безопасности ОТИ, допуск физических лиц и перемещение материальных объектов в которые осуществляется по перевозочным документам и/или пропускам установленных видов в соответствии с номенклатурами (перечнями) должностей, и предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения, т.е. перевозочного сектора зоны транспортной безопасности);	
18.4	конфигурации и границы участков зоны транспортной безопасности ОТИ, доступ в которые ограничен для пассажиров и осуществляется для физических лиц и материальных объектов по пропускам установленных видов в соответствии с номенклатурами (перечнями) должностей, и предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения, т.е. технологического сектора зоны транспортной безопасности;	
18.5	схемы размещения и состава оснащения контрольно-пропускных пунктов (постов) на границах зоны безопасности и/или ее секторов, критических элементов ОТИ, а также зоны свободного доступа ОТИ.	

19.	Изменение конфигурации и границы зоны транспортной безопасности, ее перевозочного и технологического секторов и критических элементов ОТИ, а также схемы размещения и состав оснащения КПП лишь после завершения дополнительной оценки уязвимости и утверждения планов обеспечения транспортной безопасности, учитывающих такие изменения.	
20.	Организация пропускного и внутриобъектового режима на ОТИ в соответствии с внутренними организационно-распорядительными документами субъекта транспортной инфраструктуры, направленными на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и утвержденными планами обеспечения транспортной безопасности.	
21.	Установление единых видов пропусков, действительных для прохода, проезда физических лиц или перемещения материальных объектов в перевозочный и/или технологический секторы зоны транспортной безопасности и/или на критические элементы ОТИ, а также правил их применения, уничтожения пропусков и допуска владельцев в соответствии со следующим порядком:	
21.1	постоянные пропуска выдавать персоналу субъекта транспортной инфраструктуры на срок установленных трудовых отношений в соответствии с номенклатурой (перечнем) должностей и на служебные, производственные автотранспортные средства, эксплуатируемые данным субъектом, а также персоналу юридических лиц, осуществляющих деятельность в зонах транспортной безопасности ОТИ в рамках сроков действия договоров и соглашений, обуславливающих такую деятельность, в соответствии с номенклатурой (перечнем) должностей персонала данных юридических лиц, а также на эксплуатируемые такими организациями в зоне транспортной безопасности служебные, производственные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы на основании удостоверенных печатью письменных обращений руководителей таких юридических лиц;	
21.2	постоянные пропуска физических лиц должны содержать следующую информацию: номер пропуска, машиносчитываемую и биометрическую часть, наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск, место работы (службы), должность, фамилию, имя, отчество и фотографию владельца, срок и временной интервал действия пропуска и секторы зоны транспортной безопасности, в которые допущен владелец;	
21.3	постоянные пропуска служебных, производственных автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов должны содержать следующую информацию: номер пропуска, наименование субъекта транспортной инфраструктуры выдавшего пропуск, вид, марку, модель, цвет, регистрационные знаки (номера), сведения о должности (должностях), лица (лиц) под управлением которых будут находиться данные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы;	
21.4	разовые пропуска выдавать посетителям ОТИ на основании удостоверенных печатью письменных обращений уполномоченных сотрудников субъекта транспортной инфраструктуры, федеральных органов исполнительной власти или юридических лиц, осуществляющих деятельность на территории ОТИ;	
21.5	разовые пропуска физических лиц должны содержать следующую информацию: номер пропуска, наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск, срок и временной интервал действия пропуска, секторы зоны транспортной безопасности, в которые допущен владелец;	
21.6	письменные обращения на выдачу постоянных и разовых пропусков должны заполняться на русском языке разборчиво от руки или с использованием технических средств (компьютера) без сокращений слов, аббревиатур, исправлений или помарок;	
21.7	письменные обращения на пропуск физического лица должны включать полное наименование организации или юридического лица, инициирующего выдачу пропуска, а также установочные данные лица, которому требуется оформить пропуск, в том числе фамилию, имя, отчество, дату и место рождения, место жительства (пребывания), занимаемую должность, сведения о серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность, а также сведения о целях пребывания в секторах зоны транспортной безопасности и сроке (периоде), на который требуется оформить пропуск;	

21.8	письменные обращения на пропуск автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов должны включать полное наименование организации или юридического лица, инициирующего выдачу пропуска, а также сведения об автотранспортных средствах, самоходных машинах и механизмах, на которые требуется оформить пропуск, в том числе их виды, марки, модели, цвет, регистрационные знаки (номера), сведения о должности (должностях) лица (лиц), под управлением которых будут находиться данные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы, а также сведения о целях пребывания в секторах зоны транспортной безопасности и сроке (периоде), на который требуется оформить пропуск;	
21.9	материальные пропуска выдавать на перемещаемые в и/или из зоны транспортной безопасности материальные объекты;	
21.10	материальные пропуска на предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критический элемент ОТИ, а также на иные материальные объекты, содержащие такие предметы и вещества, должны выдаваться персоналу субъекта транспортной инфраструктуры, а также персоналу юридических лиц, осуществляющих деятельность в зонах транспортной безопасности ОТИ, на основании удостоверенных печатью письменных обращений уполномоченных сотрудников субъекта транспортной инфраструктуры, федеральных органов исполнительной власти или юридических лиц, осуществляющих деятельность на территории ОТИ;	
21.11	письменные обращения на выдачу материального пропуска на перемещение предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в перевозочный или технологический секторы зоны транспортной безопасности, должны включать полное наименование организации или юридического лица, инициирующего выдачу пропуска, а также установочные данные лица, которому требуется оформить пропуск, в том числе фамилию, имя, отчество, дату и место рождения, место жительства (пребывания), занимаемую должность, сведения о серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность, а также сведения о целях перемещения предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в перевозочный или технологический секторы зоны транспортной безопасности и сроке (периоде), на который требуется оформить пропуск;	
21.12	выдавать постоянные и разовые пропуска уполномоченным представителям подразделений ФОИВ РФ, осуществляющим деятельность на ОТИ, а также прибывающим на ОТИ для выполнения служебных заданий и функций на основании служебных удостоверений и заданий, предписаний, командировочных удостоверений на КПШ по факту обращения в сроки, не препятствующие выполнению ими служебных заданий и функций, или допускать в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ уполномоченных представителей ФОИВ РФ, прибывающих на ОТИ для выполнения служебных заданий и функций на основании служебных удостоверений и заданий, предписаний, командировочных удостоверений в сопровождении уполномоченных сотрудников сил транспортной безопасности ОТИ;	
21.13	пожарно-спасательные расчеты, аварийно-спасательные команды, службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения, бригады скорой медицинской помощи, прибывшие для ликвидации пожаров, аварий, других чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также для эвакуации пострадавших и тяжелобольных, допускаются в зоны транспортной безопасности по разовым пропускам, выдаваемым на основании документов удостоверяющих личность и должность;	
21.14	лиц, обладающих разовыми пропусками, за исключением уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, допускать в зоны транспортной безопасности только в сопровождении сотрудников сил транспортной безопасности ОТИ;	
21.15	осуществлять выдачу постоянных пропусков по согласованию с ФСБ и МВД РФ;	
21.16	осуществлять выдачу разовых пропусков с уведомлением уполномоченных подразделений ФСБ и МВД России;	
21.17	выдавать пропуска любых установленных видов только при личном обращении владельца пропуска, осуществлять регистрацию фактов выдачи в базах данных на электронном и бумажном носителях;	

21.18	обеспечивать защиту баз данных и реквизитов, выданных и планируемых к выдаче пропусков, от доступа любых лиц, за исключением уполномоченных сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности и уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации;	
21.19	электронные и бумажные носители (заготовки) для пропусков хранить в условиях, обеспечивающих невозможность их ненадлежащего использования;	
21.20.	обеспечить ношение пропусков установленного образца при нахождении в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ на видном месте поверх одежды;	
21.21	изымать пропуска при нарушении их владельцами положения (инструкции) о пропуском и внутриобъектовом режиме на ОТИ, прекращении трудовых отношений, изменении номенклатуры (перечня) должностей персонала субъекта транспортной инфраструктуры и юридических лиц, ведущих деятельность на ОТИ, отзыве согласования на выдачу пропусков, а также в иных случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации;	
21.22	аннулированные пропуска и пропуска с истекшим сроком действия уничтожать с обязательной регистрацией фактов уничтожения в порядке, определенном в положении (инструкции) о пропуском и внутриобъектовом режиме на ОТИ;	
21.23	образцы пропусков всех видов согласовывать с уполномоченными подразделениями ФСБ и МВД России.	
Изучение инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности		
№	Инженерно-технические системы по обеспечению транспортной безопасности (изучаемые элементы)	Оценка в баллах
1.	Оснащение ОТИ инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности в соответствии Требованиями по обеспечению ТБ.	
2.	Обеспечение видеонаблюдения за действиями сил транспортной безопасности на КПП и посту (пункте) управления ОТБ ОТИ.	
3.	Ограничение функционирования и/или изменение порядка эксплуатации ОТИ в случае выявления нефункционирующих и/или технически неисправных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, наличие которых определено планами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, а также в случаях невозможности выполнить с их помощью Требований по обеспечению транспортной безопасности, и/или введение иных мер по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с планами обеспечения транспортной безопасности ОТИ.	
4.	Обеспечение защиты инженерно-технических систем ОТБ ОТИ от несанкционированного доступа к элементам управления, обработки и хранения данных.	
5.	Поддержание средств связи в постоянной готовности к использованию.	
6.	Обследование инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности (ограждения, противотаранные устройства, решетки, усиленные двери, шлюзы, систем контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, сигнализации, охранного освещения).	
7.	Проверка работоспособности инженерно технических систем обеспечения транспортной безопасности, оповещения и жизнеобеспечения путем контрольных проверок и срабатываний.	
8.	Обследование системы электроснабжения инженерно-технической системы (наличие автоматического переключения на резервное питание).	
Дополнительно для ОТИ первой категории		
9.	Оснащение ОТИ первой категории техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими:	
9.1.	идентификацию физических лиц и/или транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения (далее - видеоидентификация) при их перемещении через КПП на границах зоны транспортной безопасности и/или критических элементов ОТИ;	
9.2.	обнаружение и распознавание характера событий, связанных с объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения и их обнаружение в произвольном месте и в произвольное время (далее - видеораспознавание) в перевозочном секторе зоны транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ;	

9.3.	обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения в произвольном месте и в произвольное время (далее - видеообнаружение) в технологическом секторе зоны транспортной безопасности ОТИ;	
9.4.	обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, в заданном месте и в заданное время (далее - видеомониторинг) по периметру зоны транспортной безопасности и в зоне свободного доступа ОТИ;	
9.5.	передачу видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени;	
9.6.	хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности в течение одного месяца;	
9.7.	выявление нарушителя, в том числе оснащенного специальными техническими средствами, в реальном времени на всем периметре внешних границ зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
9.8.	возможность интеграции технических средств обеспечения транспортной безопасности с другими охраняемыми системами;	
9.9.	электронное документирование перемещения персонала и посетителей в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или из них;	
9.10.	принятие решения о соответствии постоянного пропуска предъявителю с применением биометрических устройств на КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
9.11.	передачу данных в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем о лицах, пропущенных в зоны транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ в реальном времени.	
9.12.	Обеспечение необходимого количественного и качественного состава, а также схемы размещения технических систем и средств досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности у всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) в них физических лиц и материальных объектов (далее - объектов досмотра).	
9.13.	Обеспечение необходимого количественного и качественного состава, а также схемы размещения технических систем и средств досмотра в целях ОТБ на ОТИ для идентификации и распознавания предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения на критические элементы у всех объектов досмотра, попадающих в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности.	
Дополнительно для ОТИ второй категории		
10.	Оснащение ОТИ второй категории техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими:	
10.1.	видеоидентификацию объектов видеонаблюдения, перемещающихся через КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
10.2.	видеораспознавание объектов видеонаблюдения на критических элементах ОТИ;	
10.3.	видеообнаружение объектов видеонаблюдения на территории перевозочного сектора зоны транспортной безопасности;	
10.4.	видеомониторинг объектов видеонаблюдения в границах технологического сектора зоны транспортной безопасности;	
10.5.	передачу видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени;	
10.6.	хранение в электронном виде данных со всех со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности в течение пятнадцати суток;	
10.7.	выявление нарушителя, в том числе оснащенного специальными техническими средствами, в реальном времени на всем периметре внешних границ зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
10.8.	возможность интеграции технических средств обеспечения транспортной безопасности с другими охраняемыми системами;	
10.9.	электронное документирование проходов персонала и посетителей в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ;	
10.10.	принятие решения о соответствии пропуска предъявителя его владельцу с применением биометрических устройств или иным путем, обеспечивающим достоверное сличение идентифицирующих признаков на КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	

10.11.	передачу данных в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем о лицах, пропущенных в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ, не реже одного раза в сутки.	
11.	Обеспечение необходимого количественного и качественного состава, а также схемы размещения технических систем и средств досмотра для досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности у всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) в них физических лиц и материальных объектов.	
12.	Обеспечение необходимого количественного и качественного состава, а также схемы размещения технических систем и средств досмотра для дополнительного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ для идентификации и распознавания предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности ОТИ не менее 50% попадающих в зону транспортной безопасности ОТИ объектов досмотра.	
Дополнительно для ОТИ третьей категории		
13.	Оснащение ОТИ третьей категории техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими:	
13.1.	видеоидентификацию объектов видеонаблюдения, перемещающихся через КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
13.2.	видеообнаружение объектов видеонаблюдения на критических элементах ОТИ;	
13.3.	видеомониторинг объектов видеонаблюдения на территории перевозочного сектора зоны транспортной безопасности;	
13.4.	возможность передачи видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени;	
13.5.	хранение в электронном виде данных со всех со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности в течение десяти суток;	
13.6.	выявление подготовленного нарушителя в реальном времени на всем периметре внешних границ зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
13.7.	возможность интеграции технических средств обеспечения транспортной безопасности с другими охраняемыми системами;	
13.8.	запись в журнале фактов прохода персонала и посетителей в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ;	
13.9.	принятие решения о соответствии пропуска предъявителя путем сличения идентифицирующих документов на КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
13.10.	возможность передачи данных в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем о лицах, пропущенных в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ, не реже одного раза в сутки.	
14.	Обеспечение необходимого количественного и качественного состава, а также схемы размещения технических систем и средств досмотра для досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности у 25% проходящих, проезжающих (перемещающихся) в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц и материальных объектов.	
15.	Обеспечение необходимого количественного и качественного состава, а также схемы размещения технических систем и средств досмотра для дополнительного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ для идентификации и распознавания предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности не менее 10% попадающих в зону транспортной безопасности ОТИ объектов досмотра.	
Дополнительно для ОТИ четвертой категории		
16.	Оснащение ОТИ четвертой категории техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими:	
16.1.	видеоидентификацию объектов видеонаблюдения, перемещающихся через КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
16.2.	возможность передачи видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем;	

16.3.	хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности в течение пяти суток;	
16.4.	выявление неподготовленного нарушителя в реальном времени на всем периметре внешних границ зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
16.5.	запись в журнале фактов прохода посетителей в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ;	
16.6.	принятие решения о соответствии пропуска предъявителю путем сличения идентифицирующих документов на КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;	
16.7.	возможность передачи данных в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем о лицах, пропущенных в зону транспортной безопасности, на критические элементы ОТИ один раз в месяц.	

Результатом проведенной работы является описание системы принятых на ОТИ мер по защите от АНВ.

Выставленные за изучаемые элементы оценки в баллах должны быть подтверждены документально результатами обследования, опросом персонала ОТИ. При определении оценки (степени) соответствия системы принятых на ОТИ мер по защите от АНВ требованиям по ОТБ, за **единицу** принимается ее полное соответствие Требованиям.

Степень соответствия организационных мер по обеспечению ТБ ОТИ требованиям по обеспечению транспортной безопасности ($P_{ом}$) определяется по формуле:

$$P_{ом} = \frac{\sum^2}{16n^2}, \text{ где}$$

n – количество выставленных оценок;

Σ – сумма выставленных оценок.

Степень соответствия инженерно-технической системы ОТБ ОТИ Требованиям по ОТБ ($P_{итс}$) определяется по формуле:

$$P_{итс} = \frac{\sum^2}{16n^2}, \text{ где}$$

n – количество выставленных оценок;

Σ – сумма выставленных оценок.

Степень соответствия сил ОТБ предъявляемым Требованиям по ОТБ ($P_{сотб}$) определяется по формуле:

$$P_{сотб} = \frac{\sum^2}{16n^2}, \text{ где}$$

n – количество выставленных оценок;

Σ – сумма выставленных оценок.

Степень соответствия системы принятых на ОТИ мер по защите от АНВ Требованиям по ОТБ (P_c) определяется, как среднее арифметическое:

$$\frac{P_{ом} + P_{итс} + P_{сотб}}{3}$$

Степени соответствия системы принятых на ОТИ мер по защите от АНВ Требованиям по ОТБ и их критерии:

«не соответствует» - если степень соответствия системы принятых на ОТИ мер по защите от АНВ Требованиям по ОТБ (P_c) составляет менее 0,90;

«ограничено соответствует» - если степень соответствия (P_c) системы принятых на ОТИ мер по защите от АНВ Требованиям по ОТБ (P_c) составляет более 0, 90;

«соответствует» - если степень соответствия (P_c) системы принятых на ОТИ мер по защите от АНВ Требованиям по ОТБ (P_c) составляет 1, 0.

3. На **третьем этапе** «Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС с использованием совокупности сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении АНВ в деятельность ОТИ и ТС» рассматриваются:

Потенциальные угрозы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Приказом Минтранса, ФСБ и МВД России № 52/№ 112/№ 134 от 05.03.2010 г. утвержден Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, содержащий:

1. Угроза захвата - возможность захвата ОТИ и/или ТС, установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.
2. Угроза взрыва - возможность разрушения ОТИ и/или ТС или нанесения им и/или их грузу, здоровью персонала, пассажирам и другим лицам повреждений путем взрыва (обстрела).
3. Угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) - возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить ОТИ и/или ТС, нанести им и/или их грузу повреждения.
4. Угроза поражения опасными веществами - возможность загрязнения ОТИ и/или ТС или их критических элементов опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.
5. Угроза захвата критического элемента ОТИ и/или ТС - возможность захвата критического элемента ОТИ и/или ТС, установления над ним контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.
6. Угроза взрыва критического элемента ОТИ и/или ТС - возможность разрушения критического элемента ОТИ и/или ТС или нанесения ему повреждения путем взрыва (обстрела), создающего угрозу функционированию ОТИ и/или ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.
7. Угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) - возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить критический элемент ОТИ и/или ТС или нанести ему повреждения, угрожающие безопасному функционированию ОТИ и/или ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.
8. Угроза блокирования - возможность создания препятствия, делающего невозможным движение ТС или ограничивающего функционирование ОТИ, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

9. Угроза хищения - возможность совершения хищения элементов ОТИ и/или ТС, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

Определение преследуемых нарушителем целей в отношении ОТИ при совершении АНВ (далее – цели, преследуемые при АНВ), направлено на повышение эффективного обеспечения транспортной безопасности ОТИ при его оснащении инженерно-техническими системами ОТБ.

Для определения вероятных потенциальных угроз для ОТИ и КЭ ОТИ по количественным значениям показателей преследуемых целей при АНВ (для каждой угрозы) вводятся оценочные значения по степеням:

Таблица 4.7

Оценочные значения по степеням	
«Необязательно»	1
«Вероятно»	2
«Скорее всего»	3
«Почти в каждом случае»	4
<p>1 балл - «Необязательно», проставляется в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ не является определяющим фактором для достижения нарушителем цели или может отсутствовать;</p> <p>2 балла – «Вероятно», проставляется в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ может стать определяющим фактором для достижения нарушителем цели или может присутствовать в более чем 30% случаев реализации угрозы;</p> <p>3 балла – «Скорее всего», проставляется в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ является одним из определяющих факторов для достижения нарушителем цели или может присутствовать в более чем 60% случаев реализации угрозы;</p> <p>4 балла – «Почти в каждом случае», проставляется в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ является основным определяющим фактором для достижения нарушителем цели или может присутствовать в более чем 90% случаев реализации угрозы.</p>	

Для определения вероятных потенциальных угроз и преследуемых целей при АНВ заполняется таблица и строится диаграмма:

Таблица 4.8.

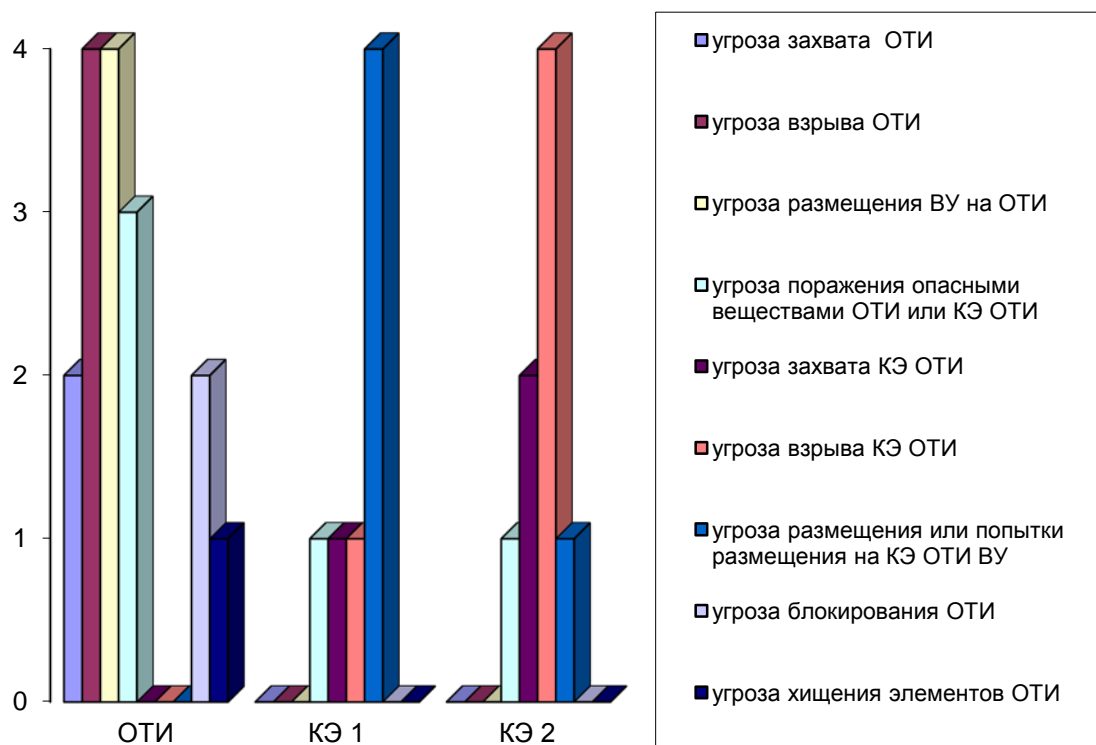
**Результаты показателей потенциальных угроз совершения АНВ
в деятельности ОТИ (вариант для 2 КЭ ОТИ)**

№ пп	Потенциальные угрозы	ОТИ	Критические элементы ОТИ	
			КЭ 1	КЭ 2
1	Угроза захвата ОТИ	2	-	-
2	Угроза взрыва ОТИ	4	-	-
3	Угроза размещения или попытка размещения на ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ)	4	-	-
4	Угроза поражения опасными веществами ОТИ или КЭ ОТИ	3	1	1
5	Угроза захвата критического элемента ОТИ	-	1	2
6	Угроза взрыва критического элемента ОТИ	-	1	4
7	Угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ)	-	4	1
8	Угроза блокирования	2	-	-
9	Угроза хищения	1	-	-

Таблично-графическое ранжирование потенциальных угроз в отношении ОТИ и КЭ ОТИ наглядно отражает преследуемые нарушителем цели при АНВ.

Наиболее вероятными потенциальными угрозами совершения АНВ в деятельность ОТИ и КЭ ОТИ являются:

- для **ОТИ**: угроза взрыва ОТИ; угроза размещения или попытка размещения на ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ).
- для **КЭ № 1**: угроза размещения или попытки размещения на КЭ ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ);
- для **КЭ № 2**: угроза взрыва критического элемента ОТИ.



Модель нарушителя представляет собой совокупность сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей. Модель нарушителя складывается из следующих составляющих:

- тип нарушителя;
- оснащенность нарушителя;
- подготовленность нарушителя;
- осведомленность нарушителя об особенностях ОТИ, его критических элементах, об организации ОТБ на ОТИ;
- действия (тактика) потенциальных нарушителей.

Модель нарушителя определяется по количественным показателям и статистическим данным. Для определения количественных значений показателей типов нарушителей на ОТИ (для определенной угрозы) вводятся оценочные значения по степеням:

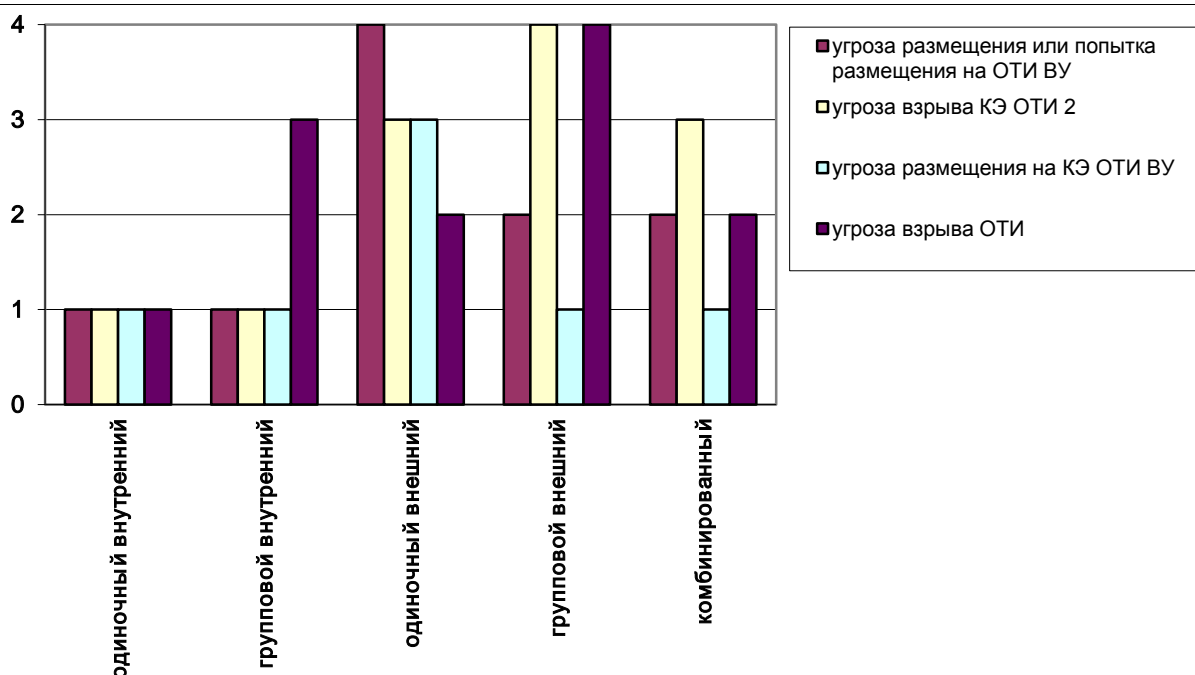
Таблица 4.9

Оценочные значения по степеням	
«Необязательно»	1
«Вероятно»	2
«Скорее всего»	3
«Почти в каждом случае»	4
<p>1 балл - «Необязательно», проставляется в случае вывода о том, что характеристика нарушителя не является определяющим фактором для достижения нарушителем цели или может отсутствовать;</p> <p>2 балла – «Вероятно», проставляется в случае вывода о том, что характеристика нарушителя может стать определяющими фактором для достижения нарушителем цели или может присутствовать в более чем 30% случаев реализации угрозы;</p> <p>3 балла – «Скорее всего», проставляется в случае вывода о том, что характеристика нарушителя является одним из определяющих факторов для достижения нарушителем цели или может присутствовать в более чем 60% случаев реализации угрозы;</p> <p>4 балла – «Почти в каждом случае», проставляется в случае вывода о том, что характеристика нарушителя является основным определяющим фактором для достижения нарушителем цели или может присутствовать в более чем 90% случаев реализации угрозы.</p>	

Результаты расчета показателей модели отражаются в таблично-графической форме:

Таблица 4.10

Характеристика нарушителя			Количественные показатели типов нарушителя для определенных потенциальных угроз ОТИ			
			Угроза взрыва ОТИ	Угроза (попытка) размещен. на ОТИ ВУ	Угроза (попытка) размещен. ВУ на КЭ ОТИ (КЭ 1)	Угроза взрыва КЭ ОТИ (КЭ 2)
Тип нарушителя ¹	Внутренний	Одиночный	1	1	1	1
		Групповой	3	1	1	1
	Внешний	Одиночный	2	4	3	1
		Групповой	4	2	1	4
	Комбинированный		1	1	1	1
Оснащенность ²	Транспортные средства		2	2	1	3
	Наличие специальной техники		1	1	4	1
	Наличие огнестрельного оружия		2	1	2	4
	Финансовые средства		1	2	1	3
Физическая подготовленность ³		Высокая	1	1	1	3
		Средняя	2	1	2	1
		Низкая	1	2	1	1
Подготовленность ³ владения оружием и тех. средствами		Высокая	1	1	1	3
		Средняя	2	1	2	1
		Низкая	1	3	1	1
Осведомленность ⁴ об ОТИ	Высокий уровень осведомленности		1	1	2	3
	Средний уровень осведомленности		3	3	3	1
	Низкий уровень осведомленности		1	1	1	1
Тактика действий ⁵	Силовое нападение		1	1	1	3
	Скрытое проникновение		3	2	4	1
	Обманное проникновение		2	3	2	1



Примечания.

1. Тип нарушителя:

- *внешний одиночный* - лицо, которое может находиться на ОТИ, не входящее в состав персонала ОТИ и не имеющее права доступа в зону транспортной безопасности ОТИ;
- *внешний групповой* – террористические, криминальные группы и пр.;
- *внутренний одиночный* - персонал ОТИ и другие лица, имеющие допуск в зону транспортной безопасности ОТИ и КЭ ОТИ, оказывающий помощь внешнему нарушителю, в зоне транспортной безопасности ОТИ, КЭ ОТИ;
- *внутренний групповой* - террористические, криминальные группы и пр., внедренные в состав персонала ОТИ;
- *комбинированный* - внешний и внутренний нарушители, действующие совместно.

2. Оснащенность:

- финансовыми средствами - для подкупа персонала ОТИ в целях получения содействия при совершении АНВ в деятельность ОТИ;
- транспортными средствами (автомобили, летательные аппараты, плавсредства и др.), специальными инструментами, снаряжением, приспособлениями - для преодоления преград в целях ускоренного (скрытного) перемещения;
- специальной техникой, воздействующей на системы управления инженерно-техническими системами ОТИ, компьютерные и электрические сети, средствами связи, а также средствами, воздействующими на персонал ОТИ (химические вещества, генераторы электромагнитных воздействий и т.п.) - в целях беспрепятственного доступа в зону транспортной безопасности ОТИ и КЭ ОТИ;
- огнестрельным и холодным оружием, химическими, взрывчатыми и др. веществами - в целях совершения АНВ в деятельность ОТИ.

3. Подготовленность:

а) физическая подготовленность нарушителя к совершению акта незаконного вмешательства:

- высокая – нарушитель имеет профессиональные навыки к быстрому перемещению на большие расстояния, преодолению естественных и искусственных препятствий, скрытному перемещению (кроссовая подготовка, преодоление ограждения и вертикальных стенок, перебежки и переползания, рукопашный бой и т. п.);
- средняя – нарушитель имеет общепринятый среднестатистический уровень физической подготовки с практическим опытом проведения террористических акций, специальная физическая подготовка нарушителя не проводилась;
- низкая – нарушитель не имеет физических навыков (кроссовая подготовка, знание приемов рукопашного боя);

б) *подготовленность нарушителя владением оружием и техническими средствами:*

- высокая – нарушитель прошел подготовку (тренировку) на аналогичном объекте или его полномасштабном макете и имеет опыт в проведении аналогичных террористических актов;
- средняя - нарушитель имеет практический опыт проведения террористических актов;
- низкая – нарушитель прошел курс начальной подготовки с использованием общих схем, не имеет практического опыта проведения террористических актов.

4. Осведомленность нарушителя об особенностях ОТИ, его критических элементах, об организации ОТБ на ОТИ:

- высокая – нарушитель изучил инженерно-техническую систему ОТБ ОТИ, зону транспортной безопасности и КЭ ОТИ, и др. информацию об ОТИ;
- средняя – нарушитель знает сравнительно много об ОТИ, но не знает его уязвимых мест, недостаточно информирован об инженерно-технической системе ОТБ, критических элементах ОТИ;
- низкая - имеет общее представление об ОТИ и инженерно-технической системе ОТБ, не знает места нахождения КЭ ОТИ.

5. Тактика действий:

- силовое нападение - вооруженное нападение на ОТИ, повреждение инженерно-технической системы ОТБ, разрушение КЭ ОТИ и отход;
- скрытое проникновение - проникновение на ОТИ и/или КЭ ОТИ без обнаружения средствами инженерно-технической системы ОТБ и силами ОТБ;
- обманное проникновение – проникновение на ОТИ и/или КЭ ОТИ, используя поддельные документы, ключи, идентификаторы личности и т.п. (при этом необходимо рассматривать вариант, при котором внешний нарушитель действует совместно с внутренним).

Пример выводов и заключений из примененной модели нарушителя при вероятных потенциальных угрозах совершения АНВ в деятельность ОТИ и КЭ ОТИ:

а) для ОТИ:

- угроза взрыва ОТИ;
- угроза размещения или попытка размещения на ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ);

б) для КЭ № 1

- угроза размещения или попытки размещения на КЭ ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ);

в) для КЭ № 2 – угроза взрыва КЭ ОТИ. Из результатов анализа статистических данных и количественной оценки модели нарушителя определены типы нарушителей:

- для реализации «**Угроза взрыва ОТИ**» определен тип нарушителя - *Внешний групповой нарушитель* – (3 - 5 человек). Группа нарушителей со средним уровнем подготовленности. Среднестатистический уровень физической подготовки, с практическим опытом проведения террористических актов, специальная физическая подготовка нарушителей не проводилась. Нарушители знают сравнительно много об ОТИ, но недостаточно информированы об инженерно-технических системах ОТБ ОТИ, КЭ ОТИ. Проникать на территорию ОТИ будут после сбора необходимой информации об ОТИ, используя необходимое оборудование или путем подкупа (обмана) сотрудников сил ОТБ, персонала ОТИ. Могут быть вооружены огнестрельным оружием (наиболее вероятно – пистолеты или пистолеты-пулеметы). Имеют взрывные устройства для совершения АНВ, в том числе с применением автомобиля, начиненного взрывчатыми веществами. В тактике действий будет применять скрытое проникновение на ОТИ, с целью их не обнаружения инженерно-техническими системами ОТБ и силами ОТБ.
- для реализации «**Угроза размещения или попытка размещения на ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ)**» определен тип нарушителя – *Одиночный внешний нарушитель*. Одиночный внешний нарушитель - это лицо, не

входящее в состав персонала ОТИ и не имеющее права доступа в зону транспортной безопасности ОТИ и КЭ ОТИ. Имеет низкую физическую подготовленность к совершению АНВ, профессиональные физические навыки отсутствуют. Нарушитель прошел курс начальной подготовки с использованием общих схем, практического опыта проведения террористических актов не имеет. Может иметь холодные оружие, а также финансовые средства для подкупа персонала ОТИ. Нарушитель знает сравнительно много об ОТИ, но недостаточно информирован об инженерно-технических системах обеспечения транспортной безопасности ОТИ, КЭ ОТИ. В тактике действий будет применять обманное проникновение на ОТИ, используя поддельные документы, ключи, идентификаторы личности и т.п.

- для реализации «**Угроза размещения или попытки размещения на КЭ ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ)**» – определен тип нарушителя *Одиночный внешний нарушитель*, нарушитель имеет общепринятый среднестатистический уровень физической подготовки с практическим опытом проведения террористических акций, специальная физическая подготовка нарушителя не проводилась. Нарушитель знает сравнительно много об ОТИ, но не знает его уязвимых мест, недостаточно информирован об инженерно-технической системе ОТБ, КЭ ОТИ. Нарушитель имеет практический опыт проведения террористических актов. Может быть вооружен огнестрельным оружием (наиболее вероятно – пистолет или пистолет-пулемет), использовать специальное оборудование, воздействующее на системы управления инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, компьютерные и электрические сети, средства связи. В тактике действий будет применять скрытое проникновение на ОТИ и/или КЭ ОТИ без обнаружения его средствами инженерно-технической системы ОТБ и силами ОТБ. Нарушитель может применить насильственные действия в отношении персонала, пассажиров и посетителей ОТИ в случае попытки его задержания силами ОТБ и сотрудниками правоохранительных органов.
 - для реализации «**Угроза взрыва КЭ ОТИ**» – определен тип нарушителя *Внешний групповой нарушитель* (2 – 3 человека). Нарушители имеют высокую физическую подготовленность, быстро перемещаются на большие расстояния, способны преодолевать естественные и искусственные препятствия, скрытно перемещаться на местности, владеют приемами рукопашного боя. Нарушители прошли тренировку на аналогичном ОТИ и имеют опыт в проведении террористических актов. Вооружены огнестрельным оружием (пистолеты или пистолеты-пулеметы). Имеют взрывные устройства для совершения АНВ, в том числе с применением автомобиля, начиненного взрывчатыми веществами. Нарушители в совершенстве знают инженерно-техническую систему ОТБ ОТИ и КЭ ОТИ. Заранее изучили и отработали возможные пути проникновения и отхода. Имеют в своем распоряжении необходимые финансовые средства для подготовки и совершения АНВ в деятельности ОТИ. В тактике действий могут применить вооруженное нападение на ОТИ, повреждение инженерно-технической системы ОТБ и разрушение КЭ ОТИ.
4. На **четвертом этапе** «Определение рекомендаций СТИ в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по ОТБ ОТИ» формулируются дополнительные меры, которые необходимо принять субъекту транспортной инфраструктуры на ОТИ и ТС в соответствии с требованиями по ОТБ.

Результаты проведенной оценки уязвимости оформляются специализированными организациями в области ОТБ и направляются в компетентный орган для рассмотрения и принятия решения об утверждении либо об отказе в утверждении.

Таблица 4.11.

**Рекомендованная структура
оформления результатов проведенной оценки уязвимости**

№ раздела	Название раздела
1.	Содержание
2.	Список рабочей группы и руководства ОТИ (в т. ч., должностных лиц ОТИ, ответственных за ОТБ) с указанием их должностей, номеров телефонов, факса, e-mail.
3.	Проведение оценки уязвимости ОТИ.
3.1.	Описание технических и технологических характеристик ОТИ (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации ОТИ), организации их эксплуатации (функционирования) (с приложением фотографий, схем, планов и т.д.).
3.1.1.	Описание результатов изучения геологических, гидрологических и географических особенностей дислокации ОТИ
3.1.2.	Описание результатов изучения генерального плана ОТИ, технического паспорта ОТИ, плана территории ОТИ, состава ОТИ (зданий, сооружений и территории)
3.1.3.	Описание результатов изучения функциональных особенностей элементов ОТИ (назначение зданий, сооружений, помещений зданий и сооружений, оборудования, а так же режимов их работы и эксплуатации)
3.1.4.	Описание результатов обследования отдельных элементов зданий, сооружений помещений зданий и сооружений ОТИ с приложением фотографий отдельных участков
3.1.5.	Описание результатов обследования периметра ОТИ и ограждения периметра ОТИ с приложением фотографий отдельных участков
3.1.6.	Описание результатов обследования прилегающей к ОТИ территории, путей подъезда, подхода, мест стоянок и остановки автотранспорта, выявление естественных препятствий и возможных мест укрытия потенциальных нарушителей с приложением фотографий отдельных элементов
3.1.7.	Описание результатов внешнего обследования ближайших к ОТИ зданий и сооружений, оказывающих влияние на уязвимость ОТИ с приложением фотографий
3.1.8.	Описание результатов обследования перронов отправления, перронов прибытия, посадочных площадок, площадок для высадки пассажиров, остановочного пункта (при его наличии), площадок межрейсового отстоя автобусов, стоянок транспортных средств, в том числе и стоянок личных легковых автомобилей с приложением схем и фотографий
3.1.10.	Описание результатов изучения документации инженерно-технических систем обеспечения деятельности ОТИ (системы энергоснабжения, освещения, водо-, тепло-, газо- обеспечения, канализации, вентиляции и кондиционирования, системы связи и громкоговорящего оповещения, компьютерной сети и др. коммуникации) (с опросом ответственных лиц) с приложением схем
3.1.11.	Описание результатов изучения эксплуатации (порядка функционирования) инженерно-технических систем обеспечения деятельности ОТИ (системы энергоснабжения, освещения, водо-, тепло-, газо - обеспечения, канализации, вентиляции и кондиционирования, системы связи и громкоговорящего оповещения, компьютерной сети и др. коммуникации) с приложением фотографий отдельных участков
3.1.12.	Описание результатов обследования технологических участков инженерно-технических систем обеспечения деятельности ОТИ, где имеется наибольшая вероятность совершения АНВ в деятельности ОТИ с приложением фотографий отдельных участков
3.1.13.	Описание результатов обследования точек доступа к внешним коммуникациям ОТИ с приложением фотографий отдельных участков
3.1.14.	Описание технологических операции на ОТИ (в том числе режим работы и возможная численность пассажиров, персонала и посетителей на ОТИ в различное время суток)
3.1.15.	Описание производственного цикла ОТИ, особенностей и временных показателей производственно- технологических процессов, мест скопления людей (персонала ОТИ, пассажиров, посетителей и т.п.)

3.1.16.	Описание основных технических систем, обеспечивающих выполнение технологических операций (в т. ч. характеристика транспортных средств, обслуживаемых ОТИ)
3.1.17.	Описание результатов обследования контрольно-пропускных пунктов (постов) обеспечения транспортной безопасности с приложением фотографий
3.1.18.	Описание результатов обследования поста (пункта) управления ОТБ с приложением фотографий
3.1.19.	Описание границ зоны транспортной безопасности ОТИ, наземных, подземных и надземных переходов, перевозочного сектора зоны транспортной безопасности, технологического сектора зоны транспортной безопасности с отражением их на схеме ОТИ и приложением фотографий
3.1.20.	Описание сооружений, помещений и технологического оборудования ОТИ, при воздействии на которые нарушитель может реализовать наибольшую по потерям потенциальную угрозу, т.е. описание критических элементов с отражением их на схеме ОТИ и приложением фотографий критических элементов
3.2.	Описание системы принятых на ОТИ мер по защите от АНВ (с приложением фотографий, видеоматериалов и т.д.)
3.2.1.	Описание организационных мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ
3.2.2.	Описание инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности
3.2.3.	Описание сил обеспечения транспортной безопасности ОТИ
3.2.4.	Описание определения степени защищенности ОТИ от угроз совершения АНВ
3.3.	Описание способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ с использованием модели нарушителя
3.3.1.	Описание анализа преследуемых нарушителем целей в отношении ОТИ при совершении АНВ
3.3.3.	Описание модели нарушителя
3.4.	Определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по ОТБ ОТИ
3.4.1.	Определение дополнительных мер к принятой на ОТИ системе организационных мер по защите от АНВ
3.4.2.	Определение дополнительных мер к инженерно-техническим системам ОТБ
3.4.3.	Определение дополнительных мер к силам ОТБ ОТИ
4	Перечень внутренних организационно-распорядительных и др. документов, использованных при оформлении результата о проведенной оценке уязвимости ОТИ
5	Приложения
5.1	Ситуационный план ОТИ На ситуационный план наносятся: - границы ОТИ (территория, здания и сооружения ОТИ); - перроны отправления, перроны прибытия, посадочные площадки, площадки для высадок пассажиров, а также остановочный пункт (при его наличии) - ограждение периметра территории ОТИ; - подъездные пути к ОТИ; - примыкающие к ОТИ здания и сооружения. - границы зоны транспортной безопасности (перевозочный и технологический сектора зоны транспортной безопасности) и критические элементы; - места размещения, имеющих на ОТИ инженерно-технических систем ОТБ; - места размещения постов (пунктов) управления ОТБ и КПП; - места размещения постов подразделений транспортной безопасности, сотрудников полиции.
5.2.	Позэтажная план – схема здания ОТИ, где нанесены: - границы зоны транспортной безопасности (перевозочный и технологический сектора зоны транспортной безопасности) и критические элементы; - места размещения, имеющих на ОТИ инженерно-технических систем ОТБ; - места размещения постов (пунктов) управления ОТБ и КПП; - места размещения постов подразделений транспортной безопасности, сотрудников полиции.
5.3.	Схема размещения инженерно-технических систем обеспечения деятельности ОТИ.
5.4.	Схема размещения инженерно-технических систем, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по ОТБ ОТИ.

Компетентный орган («Росавтодор»), при рассмотрении результатов оценки уязвимости и последующем принятии решения об утверждении (об отказе) руководствуется *Административным регламентом предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденным приказом Министерства транспорта РФ от 07.05.2013 г. № 178*. Данный Регламент, помимо собственно стандарта предоставления государственной услуги, состава, последовательности и сроков выполнения административных процедур, требований к порядку их выполнения, в том числе - особенностей выполнения процедур в электронной форме, содержит досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) «Росавтодора», а также его должностных лиц.

Решение об утверждении (об отказе в утверждении) результатов проведенной оценки уязвимости либо об отказе в их утверждении принимается компетентным органом в срок, не превышающий 30 дней, оформляется в виде заключения и утверждается руководителем компетентного органа (либо уполномоченным им лицом), заверяется гербовой печатью и направляется в специализированную организацию, осуществлявшую оценку уязвимости.

При изменении конструктивных, технических и технологических характеристик ОТИ и ТС, и/или потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС, требований по ОТБ ОТИ и ТС, в месячный срок проводится дополнительная оценка уязвимости в части, касающейся произошедших изменений.

Специализированные организации, осуществляющие оценку уязвимости. К специализированным организациям в области ОТБ относятся юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области ОТБ в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС. Указанные организации обязаны:

- а) являться юридическим лицом, созданным и функционирующим в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- б) иметь организационно-распорядительные документы, регламентирующие обеспечение ограниченного доступа к сведениям о результатах проведенной оценки уязвимости объектов;
- в) иметь лицензии (сертификаты) на виды деятельности, осуществляемые при проведении оценки уязвимости объектов (для организаций, претендующих на проведение оценки уязвимости объектов, предусмотренных ч.2 ст. 4 ФЗ «О транспортной безопасности»);
- г) иметь необходимые помещения, технические средства и вспомогательное оборудование, используемые для проведения оценки уязвимости объектов и обеспечивающие ограниченный доступ к сведениям о результатах проведенной оценки уязвимости объектов;
- д) обеспечить наличие кадрового состава, соответствующего требованиям ст.10 ФЗ «О транспортной безопасности».

Правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС утверждены *Постановлением Правительства РФ от 31.03.2009 года № 289 (в ред. Постановления Правительства РФ от 28.01.2015 г. № 65)*.

Аккредитация организации, осуществляемая с целью определения способности организации проводить оценку уязвимости объектов в области конкретного вида транспорта, проводится федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг в области ОТБ. Документом, подтверждающим способность организации проводить оценку уязвимости объектов,

является выдаваемое компетентным органом свидетельство об аккредитации организации на проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС. Сведения об организации, прошедшей аккредитацию (специализированная организация) включаются в реестр аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов.

Проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и на городском наземном электрическом транспорте осуществляется юридическими лицами, аккредитованными в установленной сфере деятельности в соответствии с Административным регламентом «Росавтодора» о предоставлении государственной услуги по аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС, утвержденным *приказом Минтранса России от 09.07.2012 г. № 209 (в ред. приказа Минтранса России от 20.12.2013 г. № 479)*.

Приказом «Росавтодора» от 14.09.2011 г. № 257 утверждены формы документов, необходимых для осуществления процедуры аккредитации юридических лиц на проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС.

Пунктом 5 Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС предусмотрено включение сведений об организации, прошедшей аккредитацию в реестр аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов (далее - Реестр), ведение которого осуществляет «Росавтодор» (автомобильный, городской наземный электрический транспорт и дорожное хозяйство), в порядке, устанавливаемом Министерством транспорта Российской Федерации. *Порядок определен приказом Минтранса России от 05.02.2010 года № 27.*

Реестр формируется и ведется по видам транспорта в электронном и бумажном виде. Реестр содержит сведения: о наименовании, местонахождении аккредитованной организации, реестровый номер и дату внесения в реестр, номер выданного свидетельства об аккредитации; дату выдачи (продления, аннулирования) свидетельства об аккредитации и основание исключения из Реестра. Сведения из Реестра о конкретных аккредитованных организациях предоставляются заявителям в течение 10 (десяти) рабочих дней с момента получения письменного запроса, в котором указываются сведения о заявителе (фамилия, имя, отчество, почтовый адрес места жительства физического лица; полное наименование, местонахождение юридического лица). Информация предоставляется в виде выписок из Реестра на бумажном носителе. «Росавтодор» (по видам транспорта) размещает на своем официальном сайте в сети Интернет сведения из Реестра и обеспечивает своевременную актуализацию указанных сведений.

Частью 1 статьи 9 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» субъектам транспортной инфраструктуры вменено в обязанность, основываясь на результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ и (или) ТС, в трехмесячный срок с момента утверждения результатов оценки, разработать и направить на утверждение **планы обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС**.

Утверждение Планов ОТБ осуществляется компетентными органами в области ОТБ, и, как указывалось ранее, в отношении ОТИ и ТС автомобильного, городского наземного электротранспорта и дорожного хозяйства таковым выступает Росавтодор. Сведения, содержащиеся в плане ОТБ ОТИ и ТС, являются **информацией ограниченного доступа**.

Порядок разработки указанных планов устанавливается Минтрансом РФ по согласованию с ФСБ и МВД России - *приказ Минтранса РФ от 11.02. 2010 г. № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»*.

План ОТБ определяет систему мер для защиты ОТИ или ТС от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения АНВ, а также при подготовке и проведении контртеррористической операции.

План ОТБ СТИ отражает соответствие объекта системе требований по ОТБ, изложенных в ведомственных документах, учитывающих специфику деятельности различных видов транспорта, в частности:

- *приказ Минтранса России от 08.02.2011 года № 42 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».*
- *приказ Минтранса России от 05.08.2011 г. № 209 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта».*

Подробнее остановимся на структуре формирования Плана ОТБ ОТИ в сфере автотранспорта. Основу Плана составляет содержательная часть приказа Минтранса РФ от 11.02. 2010 г. № 34, система требований по ОТБ (автомобильный транспорт) изложена в приказе Минтранса РФ от 08.02.2011 года № 42.

План содержит сведения:

- 1) о полном наименовании юридического или физического лица, являющегося собственником ОТИ или ТС, или использующего их на иных законных основаниях, юридическом и фактическом адресе ОТИ:
 - *полное наименование собственника ОТИ, его юридический и фактический адрес, телефон, номер и дату занесения в ЕГРЮЛ/ЕГРИП; документы, определяющие право распоряжения ОТИ;*
 - *Ф.И.О., служебные и домашние телефоны должностных лиц, ответственных за ОТБ;*
 - *полное наименование, категория ОТИ (дата, номер приказа «Росавтодора» о присвоении категории), фактический адрес и телефон ОТИ.*
- 2) о технических и технологических характеристиках ОТИ или ТС (порядке функционирования, эксплуатации ОТИ или ТС):
 - *особенности дислокации ОТИ: географические, гидрологические, геологические;*
 - *состав ОТИ. Отдельные элементы зданий, сооружений, помещений зданий и сооружений ОТИ. Перроны отправления/прибытия, посадочные площадки, площадки для высадки пассажиров, остановочный пункт (при его наличии), площадки межрейсового отстоя автобусов, стоянки транспортных средств, в том числе стоянки личных легковых автомобилей; ближайшие к ОТИ здания и сооружения, оказывающие влияние на уязвимость ОТИ.*

№№	Наименование зданий и сооружений	Назначение зданий и сооружений	Место расположения в отношении ОТИ	Расстояние до ОТИ, м

- эксплуатация (порядок функционирования) системы энергоснабжения, освещения, водо-, тепло-, газообеспечения, энергоснабжения и др. коммуникаций;
- виды сообщений (городское, пригородное, междугородное, международное);
- технологические операции (в том числе режим работы и возможная численность пассажиров, персонала и посетителей ОТИ в различное время суток);
- производственный цикл ОТИ, особенности временных показателей производственно-технологических процессов;
- основные технические системы, обеспечивающие выполнение технологических операций ОТИ.

Важно - информация, указанная в пунктах 1, 2 Плана ОТБ ОТИ, должна соответствовать данным, указанным в результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ, утвержденных «Росавтодором».

3) о назначении лиц, ответственных за ОТБ ОТИ и ТС, о персонале, чья деятельность непосредственно связана с ОТБ:

- приказ СТИ о назначении лиц, ответственных за ОТБ в СТИ (пп. 5.1 Требований);
- приказ СТИ о назначении на каждом ОТИ первой, второй или третьей категории должностных лиц, ответственных за ОТБ ОТИ (пп. 5.2 Требований);
- приказ СТИ о назначении лица, ответственного за ОТБ одного или группы ОТИ четвертой категории (пп. 5.3 Требований);
- приказ СТИ об образовании (формировании) в соответствии с особыми уставными задачами и/или привлечении в соответствии с планами ОТБ ПТБ для защиты ОТИ от АНВ, включая группы быстрого реагирования - специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие свои задачи по реагированию на подготовку совершения или совершения АНВ в зоне ТБ и/или на критических элементах ОТИ, а также на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов группы из числа сотрудников ПТБ (пп. 5.5 Требований);
- приказ СТИ о реализации порядка взаимодействия между силами ОТБ ОТИ и силами ОТБ других ОТИ, с которыми имеется технологическое взаимодействие (пп. 5.9 Требований);
- приказ СТИ о проверке сотрудников сил ОТБ с целью выявления оснований, предусмотренных ч. 1 ст. 10 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», для прекращения трудовых отношений или отказа в приеме на работу (пп. 5.10 Требований) и отказа в приеме на работу лицам, претендующим на занятие должностей, непосредственно связанных с ОТБ и прекращении трудовых отношений с лицами, занимающими такие должности, в случае если в отношении данных лиц будут выявлены обстоятельства, указывающие на несоответствие требованиям в соответствии с ч. 1 ст. 10 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (пп. 5.11 Требований);
- приказ СТИ о допуске к работе на должностях, указанных в номенклатуре (перечне) должностей персонала, непосредственно связанного с ОТБ ОТИ, а также привлечение к исполнению обязанностей по защите ОТИ от АНВ в соответствии с планами ОТБ только сотрудников сил ОТБ, аттестованных в соответствии с законодательством Российской Федерации (пп. 5.13 Требований).

4) о границах части ОТИ и/или ТС, проход в которую осуществляется через специально оборудованные контрольные пункты пропуска в зону ТБ:

- организационно-распорядительный документ СТИ об установлении конфигурации и границ зоны свободного доступа ОТИ, конфигурации и границ зоны ТБ ОТИ, перевозочного и технологического секторов зоны ТБ ОТИ. Документ содержит описание конфигураций и границ зоны свободного доступа ОТИ; зоны ТБ ОТИ; перевозочного и технологического секторов зоны ТБ ОТИ в соответствии с данными, указанным в результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ (пп. 5.25.1, 5.25.2, 5.25.3, 5.25.4 п. 5.25 Требований).

План-схема ОТИ с нанесенными: конфигурацией и границами зон свободного доступа ОТИ, зон ТБ ОТИ, перевозочного и технологического секторов зоны ТБ ОТИ (Прил. № 13).

5) о строениях, помещениях, конструктивных, технологических и технических элементах ОТИ или ТС, АНВ в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению его функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций (критические элементы объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства и их границ):

- организационно-распорядительный документ СТИ об установлении конфигурации и границ критических элементов ОТИ и перечня критических элементов ОТИ, в котором приводится перечень критических элементов ОТИ и краткое описание конфигураций и границ критических элементов ОТИ в соответствии с данными, указанными в результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ (пп. 5.25., 5.25.2 Требований).

Границы критических элементов ОТИ графически отображаются на план-схеме ОТИ (Прил. № 13).

- 6) о порядке допуска физических лиц и транспортных средств в зону ТБ (пропускной режим), о порядке передвижения физических лиц и ТС в зоне ТБ (внутриобъектовый режим):
- указываются реквизиты организационно-распорядительного документа СТИ об утверждении Положения (инструкции) о пропускном и внутриобъектовом режимах на ОТИ (пп. 5.6.6 Требований, Прил. № 6).
 - «пп. 5.14 Требований» - организационно-распорядительный документ СТИ «О Порядке информирования всех физических лиц, находящихся на ОТИ, а также юридических лиц, осуществляющих на них какие-либо виды деятельности, о требованиях законодательства о ТБ и внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по ОТБ» в котором определяется порядок информирования (в соответствии с пп. 5.14.1, 5.14.2, 5.14.3, 5.14.4 Требований).
 - «пп. 5.35 Требований» - организационно-распорядительный документ СТИ «Организация передачи уполномоченным представителям подразделений МВД РФ нарушителей пропускного и внутриобъектового режима, лиц, проносящих или провозящих предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критический элемент ОТИ, лиц, совершающих или подготавливающих АНВ».
- 7) о количестве и местах расположения специально оборудованных помещений, из которых осуществляется управление инженерно-техническими системами и силами ОТБ (пункт управления ОТБ на ОТИ):
- организационно-распорядительный документ СТИ «О количестве и местах расположения специально оборудованных помещений, из которых осуществляется управление инженерно-техническими системами и силами ОТБ (пост (пункт) управления ОТБ на ОТИ или ТС)», в котором указываются мероприятия, определенные подпунктами 5.21, 5.22, 5.23, 5.24, Требований. Места расположения постов (пунктов) управления ОТБ на ОТИ и их оснащение графически отображаются на план-схеме ОТИ (Прил. № 13).
- 8) о местах размещения и составе конструкций, предназначенных для воспрепятствования несанкционированному проникновению лица (группы лиц), в зону транспортной безопасности, в том числе с использованием транспортного средства (инженерные сооружения ОТБ);
- 10) о местах размещения и составе систем и средств сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации (технические средства ОТБ);
- 11) о местах размещения и составе инженерных сооружений и технических средств ОТБ, используемых в целях защиты от АНВ (инженерно-технические системы ОТБ):
- организационно-распорядительный документ СТИ «О размещении и составе инженерных сооружений и технических средств ОТБ, используемых на ОТИ в целях защиты от АНВ» (подпункты 5.28, 5.29, 5.32, 5.33, Требований) в составе:
 - «места размещения и состав конструкций ОТИ или ТС (заграждения, противотаранные устройства, решетки, усиленные двери, заборы, шлюзы и т.д.), предназначенные для воспрепятствования несанкционированному проникновению лица (группы лиц), пытающегося совершить АНВ в зону ТБ, в том числе с использованием ТС»;
 - «места размещения и состав систем и средств сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации».
- Места размещения и состав инженерных сооружений и технических средств ОТБ, используемых на ОТИ в целях защиты от АНВ, графически отображаются на план-схеме, в соответствии с рекомендациями, приведенными в результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ с рекомендациями (Прил. № 13).*
- организационно-распорядительный документ СТИ, определяющий порядок поддержания средств связи в постоянной готовности к использованию. Оснащение техническими средствами ОТБ ОТИ 1 – 4 категорий.
- 9) о мероприятиях по обнаружению лиц, которым запрещено пребывание в зоне ТБ, обследованию людей, транспортных средств, груза, багажа, ручной клади и личных вещей в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, которые запрещены для перемещения в зону ТБ (досмотр):

- *описание мероприятий по обнаружению лиц, которым запрещено пребывание в зоне ТБ, обследованию людей, транспортных средств, груза, багажа, ручной клади и личных вещей в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, которые запрещены для перемещения в зону ТБ в связи с возможностью их использования в целях совершения АНВ, содержится в положении (инструкции) о пропускном и внутриобъектовом режимах на ОТИ (Прил. № 6).*
- 12) о порядке накопления, обработки и хранения данных со всех инженерно-технических систем ОТБ, а также их автоматической передачи в режиме реального времени уполномоченным подразделениям органов ФСБ и МВД РФ:
 - *организационно-распорядительный документ СТИ «О порядке накопления, обработки и хранения данных со всех инженерно-технических систем ОТБ, а также их автоматической передачи в режиме реального времени уполномоченным подразделениям органов ФСБ и МВД РФ».*
- 13) о местах размещения и оснащённости специально оборудованных мест на ОТИ для осуществления контроля в установленном порядке за проходом людей и проездом транспортных средств в зону ТБ (контрольно-пропускные пункты):
 - *организационно-распорядительный документ СТИ о местах размещения и составе оснащения специально оборудованных мест на ОТИ для осуществления контроля в установленном порядке за проходом людей и проездом ТС на границах зоны ТБ и/или её секторов, критических элементов ОТИ (контрольно-пропускные пункты) (п. 5.25.5 Требований). Места размещения и состав оснащения КПП, графически отображаются на план-схеме в соответствии с рекомендациями Результатов (Прил. № 13).*
- 14) о порядке выдачи документов, дающих основание для прохода (проезда) на ОТИ, в/на критический элемент ОТИ и их границ, а также идентификации личности по ним:
 - *организационно-распорядительный документ СТИ «О порядке выдачи документов, дающих основание для прохода (проезда) на ОТИ, в/на критический элемент ОТИ и/или ТС и их границ, а также идентификации личности по ним» (п. 5.30 Требований).*
- 15) о порядке прохода, проезда лиц, транспортных средств в зону ТБ, в/на критический элемент ОТИ через КПП;

Приложение к Плану ОТБ, п. 6.
- 16) о порядке организации открытой, закрытой связи, оповещения сил ОТБ, а также взаимодействия между лицами, ответственными за ОТБ в субъекте, на ОТИ и/или ТС, входящими в состав ПТБ, а также персоналом, чья деятельность непосредственно связана с ОТБ;
 - *организационно-распорядительный документ СТИ «О порядке организации связи, оповещения сил ОТБ, а также взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение ТБ в субъекте, на ОТИ и/или ТС, входящими в состав подразделений ТБ, а также персоналом, чья деятельность непосредственно связана с ОТБ».*
- 17) о порядке действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва»:
 - *организационно-распорядительный документ СТИ «О порядке действий при тревогах: «угроза захвата», угроза взрыва».*
- 18) о порядке доступа к сведениям, содержащимся в Плане ОТБ;
 - *организационно-распорядительный документ СТИ «О порядке доступа к сведениям, содержащимся в Плане ОТБ», определяющий условия доступа к Плану ОТБ и сведениям о результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ в соответствии с законодательством Российской Федерации (п. 5.19 Требований).*
- 19) о порядке информирования о непосредственных и прямых угрозах совершения АНВ:
 - *приказ Минтранса России от 16.02.2011 № 56.*
- 20) о порядке организации учений и тренировок.
 - *организационно-распорядительный документ СТИ «О порядке организации как самостоятельно, так и с участием представителей ФОИВ учений и тренировок» в составе:*
 - *порядок организации, как самостоятельно, так и с участием представителей ФОИВ в соответствии с их компетенцией, учений и тренировок по реализации планов ОТБ с периодичностью*

не реже одного раза в год для ОТИ и ТС 3-ей и 4-ой категорий и не менее двух раз в год для ОТИ и ТС 1-ой и 2-ой категорий (п. 5.15 Требований);

- план проведения учений и тренировок (приложение к «Порядку организации как самостоятельно, так и с участием представителей ФОИВ учений и тренировок»);

- порядок проведения специальной профессиональной подготовки, повышения квалификации, переподготовки сотрудников сил ОТБ в соответствии с программами и документами, определенными законодательством РФ (п. 5.12 Требований).

Таблица 4.12.

Приложения к Плану ОТБ ОТИ и/или ТС
(внутренние организационно-распорядительные документы СТИ,
направленные на реализацию мер по ОТБ ОТИ и являющиеся приложением к Плану)

№ приложения	Основное содержание ПРИЛОЖЕНИЯ
1.	Положение (устав) подразделений транспортной безопасности СТИ (при наличии таких подразделений), (пп. 5.6.1 Требований). - утверждающий орг.-расп. док-т и текст Положения.
2.	Организационно-штатная структура управления в СТИ, (пп. 5.6.2 Требований).
3.	Номенклатура (перечень) должностей работников СТИ (персонал), осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ (пп. 5.6.3. Требований). - утверждающий орг.-расп. док-т и Перечень должностей.
4.	Номенклатура (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с ОТБ (пп. 5.6.4. Требований). - утверждающий орг.-расп. док-т и Перечень должностей.
5.	Номенклатура (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне ТБ или на критических элементах ОТИ (пп. 5.6.5. Требований). - утверждающий орг.-расп. док-т и Перечень должностей.
6.	Положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режимах на ОТИ (пп. 5.6.6. Требований): - порядок прохода, проезда лиц, транспортных средств в зону ТБ, в/на критический элемент ОТИ и/или ТС через КПП (пп. 15 п. 4 Порядка). - организация недопущения попадания предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критические элементы ОТИ, путем их выявления и передачи представителям уполномоченных подразделений МВД РФ, а также локализации и устранения последствий их применения (пп. 5.36 Требований). - мероприятия по обнаружению лиц, которым запрещено пребывание в зоне ТБ, обследованию людей, транспортных средств, груза, багажа, ручной клади и личных вещей в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, которые запрещены для перемещения в зону ТБ в связи с возможностью их использования в целях совершения АНВ (для ОТИ 1 – 4 категорий), воспрепятствование проникновению нарушителя, в том числе оснащенного специальными техническими средствами на критические элементы ОТИ (пп. 18.1 Требований); - организация передачи предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зоны безопасности ОТИ или на их критические элементы представителям МВД РФ, а также локализация и устранение последствия их применения (пункт 18.2 Требований). - утверждающий орг.-расп. док-т.
7.	Порядок выявления и распознавания на КПП физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону ТБ или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критические элементы ОТИ в соответствии с законодательством Российской Федерации (подпункт 5.6.7. Требований). - утверждающий орг.-расп. док-т
8.	Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки данных инженерно-технических систем и средств ОТБ, осуществляемые для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ (подпункт 5.6.8. Требований). - утверждающий орг.-расп. док-т.

9.	<p>Порядок реагирования лиц, ответственных за ОТБ и персонала, непосредственно связанного с ОТБ ОТИ, а также подразделений ТБ на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении ОТИ (<i>подпункт 5.6.9. Требований</i>).</p> <p>- доп. меры при изменении уровня безопасности в сроки, не превышающие: двенадцать часов для ОТИ четвертой и третьей категории, шести часов для ОТИ второй категории и три часа для ОТИ первой категории, с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности (<i>пп. 5.20 Требований</i>).</p> <p>Особенности реагирования лиц, ответственных за ОТБ и персонала на ОТИ первой категории дополнительно, при установлении 1 – 3 уровней безопасности (<i>п. 7 – 9 Требований</i>).</p> <p>Особенности реагирования лиц, ответственных за ОТБ и персонала на ОТИ второй категории дополнительно, при установлении 1 – 3 уровней безопасности. (<i>п. 11 – 13 Требований</i>).</p> <p>Особенности реагирования лиц, ответственных за ОТБ и персонала на ОТИ третьей категории дополнительно, при установлении 1 – 3 уровней безопасности. (<i>п. 15 – 17 Требований</i>).</p> <p>Особенности реагирования лиц, ответственных за ОТБ и персонала на ОТИ четвертой категории дополнительно, при установлении 1 – 3 уровней безопасности. (<i>п. 19 – 21 Требований</i>).</p> <p>- утверждающий орг.-расп. док-т.</p>
10.	<p>Порядок информирования компетентного органа в области ОБТ и уполномоченных подразделений ФСБ и МВД РФ, а также территориального управления ФСНТ о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ (<i>подпункт 5.6.10. Требований</i>).</p> <p>- утверждающий орг.-расп. док-т.</p>
11.	<p>Порядок доведения до сил ОТБ информации об изменении уровней безопасности, а так же реагирования на такую информацию (<i>подпункт 5.6.11. Требований</i>).</p> <p>- утверждающий орг.-расп. док-т.</p>
12.	<p>Порядок функционирования инженерно-технических систем ОТБ, накопления, обработки и хранения данных со всех инженерно-технических систем ОТБ включая порядок передачи данных с таких систем уполномоченным подразделениям ФСБ и МВД РФ, а также территориального управления ФСНТ (<i>подпункт 5.6.12. Требований</i>).</p> <p>- утверждающий орг.-расп. док-т.</p>
13.	<p>План-схема объекта транспортной инфраструктуры.</p> <p>1. План-схема ОТИ. Содержание: границы ОТИ (территория, здания и сооружения ОТИ); перроны отправления, перроны прибытия, посадочные площадки, площадки для высадки пассажиров, а также остановочный пункт (при его наличии); границы ограждения периметра территории ОТИ; подъездные пути к ОТИ; примыкающие к ОТИ здания и сооружения, оказывающие влияние на ОТБ ОТИ; границы зоны свободного доступа, границы зоны ТБ ОТИ, перевозочного и технологического секторов зоны ТБ и критических элементов ОТИ; места размещения, имеющихся на ОТИ инженерно-технических систем ОТБ; места размещения и состав оснащения инженерно-технических систем ОТБ, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по ОТБ ОТИ; места размещения и состав оснащения постов (пунктов) управления ОТБ.</p> <p>2. Поэтажная план-схема здания ОТИ. Содержание: границы зоны свободного доступа, границы зоны ТБ ОТИ, перевозочного и технологического секторов зоны ТБ и критических элементов ОТИ; места размещения, имеющихся в здании ОТИ инженерно-технических систем ОТБ; места размещения и состав оснащения инженерно-технических систем ОТБ, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по ОТБ ОТИ; места размещения и состав оснащения постов (пунктов) управления ОТБ.</p> <p>3. Схема размещения и состав оснащения КПП на границах: зоны ТБ ОТИ, перевозочного и технологического секторов зоны ТБ и критических элементов ОТИ (<i>пп. 5.25.5 Требований</i>).</p>

Для транспортных средств, используемых одним СТИ, у которых идентичны конструктивные, технические и технологические элементы и категория, допускается разработка Плана для группы ТС.

План представляется в компетентный орган, рассматривается в сроки, не превышающие 30 дней, решение оформляется в виде заключения, утверждается руководителем компетентного органа и направляется СТИ.

Порядок предусматривает корректуру Плана в случае: изменения оценки уязвимости ОТИ и (или) ТС; изменения требований по ОТБ ОТИ или ТС.

Аналогично ситуации по оценке уязвимости ОТИ и ТС, «Росавтодором» осуществляется методическое сопровождение (рекомендательного характера) подготовки Планов ОТБ ОТИ и ТС в соответствии с определенной ведомству компетенцией по видам транспорта. Примером могут служить *«Методические рекомендации по разработке планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта» (ОДМ 218.6.013-2014), утвержденные распоряжением Росавтодора от 10.11.2014 г. № 2159-р.*

План ОТБ ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности – АТ, ГНЭТ и ДХ направляется на утверждение в Росавтодор заявителем, определяемым как юридическое и физическое лицо, являющиеся собственником ОТИ и ТС или использующие их на иных законных основаниях.

«Росавтодор» принимает решение об утверждении или об отказе в утверждении плана ОТБ в срок, не превышающий 30 дней со дня поступления на рассмотрение плана, руководствуясь при рассмотрении *«Административным регламентом предоставления государственной услуги по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности»*, утвержденным приказом Минтранса России от 09.07.2012 № 215 в ред. приказа Минтранса России от 20.12.2013 г. № 479.

Заявитель направляет или представляет заявление и разработанный план ОТБ ОТИ и ТС в трех экземплярах: первый и второй экземпляры на бумажном носителе в виде текстового документа с графическими план-схемами, являющимися составной и неотъемлемой его частью, третий - на электронном носителе.

При необходимости внесения изменений и дополнений в План ОТБ, заявитель обращается в Росавтодор, в установленном Административном регламентом порядке, утвержденные изменения и дополнения вносятся документальную и электронную базу данных.

Основанием для внесения изменений или дополнений в План обычно являются:

- изменения оценки уязвимости ОТИ или ТС;
- изменения требований по ОТБ ОТИ или ТС (п. 9 Порядка разработки планов ОТБ ОТИ и ТС).

Заявитель имеет право на обжалование действий и (или) бездействия должностных лиц Росавтодора в досудебном (внесудебном) порядке в соответствии с разделом 5 Административного регламента.

Выполняя последовательно процедуры категорирования, оценки уязвимости и планирования мероприятий, направленных на ОТБ ОТИ и/или ТС, важно помнить о **необходимости реализации мероприятий Плана ОТБ**, в срок, не превышающий шести месяцев с момента утверждения результатов оценки уязвимости ОТИ и/или ТС (п. 5.8. «Требований по ОТБ для различных категорий ОТИ и ТС автомобильного транспорта»).

Тема 4. Контрольные вопросы:

1. С какой целью осуществляется категорирование ОТИ и ТС?
2. Каковы критерии категорирования ОТИ и ТС?
3. Кем осуществляется присвоение категории конкретному ОТИ и ТС?
4. Категорируются ли субъекты транспортной инфраструктуры?
5. Кем инициируется процедура категорирования ОТИ и ТС?
6. Назовите структуру - орган, компетентный в области обеспечения транспортной безопасности, компетенцию которого составляет категорирование ОТИ автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта?
7. Что является основанием для внесения в Реестр категорированных ОТИ и ТС сведений об ОТИ и ТС, прошедших категорирование?
8. Кому доступна информация, содержащаяся в Реестре категорированных ОТИ и ТС и кто, собственно, является пользователем сведений?
9. Возможно ли категорирование группы идентичных по своим конструктивным, техническим, технологическим характеристикам транспортных средств, находящихся в собственности одного юридического (физического) лица?
10. Все ли ОТИ и ТС подлежат обязательному категорированию?
11. С какими целями осуществляется оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства?
12. Кем проводится оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства?
13. Как определить трудоемкость работ, стоимость затрат на виды работ при проведении оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств?
14. Осуществима ли оценка уязвимости группы идентичных по своим конструктивным, техническим, технологическим характеристикам транспортных средств, находящихся в собственности одного юридического (физического) лица?
15. Перечислите основные этапы оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства.
16. На кого ориентированы, разработанные «Росавтодором» методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта?
17. Дайте определение термину «модель нарушителя».
18. Перечислите потенциальные угрозы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.
19. Кто оформляет результаты проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства и направляет на утверждение?
20. Дайте определение специализированной организации, осуществляющей оценку уязвимости, мотивируйте требование к ее аккредитации, укажите источник сведений об организациях, аккредитованных на проведение оценки уязвимости объектов.
21. Чью обязанность составляет разработка Плана ОТБ ОТИ и ТС?
22. Чью компетенцию составляет утверждение Плана ОТИ и ТС в сфере городского наземного электротранспорта?
23. Какова взаимосвязь Плана ОТБ с результатами категорирования и оценкой уязвимости конкретного ОТИ?
24. Какова взаимосвязь системы требований по обеспечению транспортной безопасности, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств с Планом ОТБ ОТИ и ТС?
25. Что, обычно, является основанием для внесения изменений (дополнений) в План ОТБ ОТИ и ТС?
26. Какой структурой осуществляется методическое сопровождение подготовки Планов ОТБ ОТИ и ТС в сфере автомобильного и городского наземного электротранспорта?
27. Допустима ли разработка Плана для группы транспортных средств, у которых идентичны конструктивные, технические и технологические элементы?
28. Какие сроки предусмотрены законодательством для разработки и направления на утверждение Плана ОТБ ОТИ и (или) ТС?
29. Каким документом определяется система мер для защиты ОТИ или ТС от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения АНВ?
30. Содержит ли План ОТБ меры для защиты ОТИ или ТС при проведении контртеррористической операции?

5. СИЛЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Статьей 1 Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» **силы обеспечения транспортной безопасности** определяются как лица, ответственные за ОТБ в СТИ, на ОТИ, ТС, включая персонал СТИ или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанные с ОТБ ОТИ или ТС.

Внутренним организационно-распорядительным документом СТИ утверждается номенклатура должностей по ОТБ СТИ, определяется, с учетом уровней безопасности, устанавливаемых на ОТИ и ТС:

- персонал, осуществляющий деятельность в зоне ТБ и на КЭ ОТИ;
- персонал, непосредственно связанный с ОТБ ОТИ;
- персонал, привлекаемый к ОТБ ОТИ при изменении уровня безопасности;
- персонал юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне ТБ или на КЭ ОТИ,

определяются условия приема на работу, непосредственно связанную с ОТБ, планируется и организуется специальная профессиональная подготовка сил ОТБ.

Ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности *приведены в части № 1.*

К подразделениям транспортной безопасности (ПТБ) относятся осуществляющие защиту ОТИ и ТС от АНВ (в том числе, на основании договора с СТИ) подразделения ведомственной охраны ФОИВ в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица.

Устав ПТБ СТИ содержит общие положения о подразделении, сведения о структуре и штатной численности, основные задачи, функции, права и обязанности, ответственность подразделения, описание процедур взаимодействия с другими структурами для ОТБ.

В соответствии с действующим законодательством по транспортной безопасности, СТИ обязан обеспечить привлечение в соответствии с Планом ОТБ подразделения транспортной безопасности - специально подготовленное, оснащенное, круглосуточно выполняющее свои задачи по реагированию на подготовку или свершение АНВ в зоне ТБ, а также, на нарушения внутриобъектового и пропускного режима объекта, включая группы быстрого реагирования.

Следует отметить, что с учетом выполняемых задач, **ПТБ составляют основу сил ОТБ.**

Учитывая специфику деятельности ОТИ, в ряде случаев, особенно важным обстоятельством становится потребность в обученном, хорошо экипированном, подготовленном для действий в любых нештатных ситуациях персонале ПТБ. Принятие управленческого решения о создании соответствующего юридического лица или привлечения на договорной основе другой организации в соответствии с действующим законодательством, является основополагающим при выстраивании системы обеспечения безопасности СТИ.

Возможные варианты организации деятельности ПТБ на СТИ.

Привлечение на договорной основе подразделений ведомственной охраны ФОИВ в области транспорта. Преимуществом варианта является то, что данные структуры имеют значительный опыт в охране и защите транспортных объектов, располагают хорошей материально-технической базой, включая учебные и кинологические центры, имеют право на получение и применение в соответствии с действующим законодательством оружия, специальных средств. Следует также учесть, что данные подразделения находятся непосредственно в ведении ФОИВ в области транспорта, осуществляющих функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области

ОТБ и оказывающих государственные услуги в данной области, что должно гарантировать высокое качество выполнения подразделениями ТБ поставленных задач.

Важным является и то, что данные организации имеют значительную численность, которую в сжатые сроки могут существенно увеличить, а также в своем составе имеют управленческие структуры, укомплектованные высококвалифицированным опытным персоналом, который может организовать в ускоренном порядке подготовку и аттестацию личного состава, получение всех необходимых разрешительных документов.

Привлечение на конкурсной основе юридических лиц (подготовленных, аттестованных и аккредитованных). Основным недостатком данного варианта является невозможность выполнения в полном объеме задач ОТБ одним юридическим лицом на крупном транспортном предприятии (к примеру, по расчетным данным, численность персонала организаций, привлекаемых для ОТБ на московском метрополитене, составляет не менее 12 000 человек). Привлечение же нескольких аккредитованных организаций не позволит эффективно управлять ПТБ и качественно выполнять поставленные задачи, оперативно маневрировать силами и средствами, исходя из возникающих угроз на тех или иных ОТИ СТИ. Формирование подобных структур, соответствующих требованиям ТБ в полной мере произошло сравнительно недавно, опыт работы в данной сфере незначителен, что может существенно сказаться на качестве оказываемых услуг.

ПТБ также должны быть адаптированы к специфике и условиям работы конкретного СТИ, особенностями функционирования объектов, входящих в его состав. При выборе ПТБ на конкурсной основе, особенно важным представляется формирование качественной системы требований (возможно, с помощью структур, ранее проводивших оценку уязвимости ОТИ) в конкурсном задании и последующей юридической проработки договорных отношений, особенно, в части ответственности сторон.

Создание на базе профильного структурного подразделения СТИ подразделения транспортной безопасности. Основным преимуществом данного варианта является опыт работы персонала **профильного структурного подразделения** (службы безопасности, например), возможное наличие необходимых лицензий (для работы с досмотровой техникой). К недостаткам следует отнести: единовременный набор персонала (допущенного, подготовленного и аттестованного), соответствующего требованиям и ограничениям, устанавливаемым законодательством в области ТБ; необходимость дополнительных затрат (оформление разрешительной документации, создание условий хранения огнестрельного оружия и специальных средств, обеспечение форменной одежды, обязательное обучение по ряду направлений и проч.).

Учреждение юридического лица в качестве ПТБ, находящегося в ведении уполномоченного органа исполнительной власти в области транспорта на региональном (муниципальном) уровне для ОТБ подведомственных ОТИ и ТС. Основным преимуществом является возможность централизованно создать единое юридическое лицо требуемой численности, решающее задачи по ОТБ, например, всех видов городского общественного транспорта, включая сложную транспортную инфраструктуру (транспортные пересадочные узлы, тоннели, мосты, развязки и т.п.). Это позволит обеспечить возможность эффективного управления и маневра силами ОТБ в масштабах территориального образования, в зависимости от возникающих угроз на различных видах транспорта, оперативное взаимодействие с правоохранительными органами и специальными службами. Консолидация бюджетных средств и средств из иных источников (долевое участие СТИ), привлекаемых для ОТБ, позволит оптимизировать затраты на данную деятельность, СТИ станут свободны от решения комплекса вопросов, связанных с поиском, выбором и

привлечением аккредитованных ПТБ, централизованное управление ПТБ позволит устранить межведомственные барьеры, особенно в местах совместной юрисдикции ОТИ.

Аккредитация в качестве подразделений транспортной безопасности. «Порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним» утвержден *приказом Минтранса России от 01.04.2015 г. № 145* и устанавливает процедуру аккредитации юридического лица в качестве ПТБ компетентным органом с целью определения способности заявителя осуществлять защиту ОТИ и ТС от АНВ в конкретной области (виде транспорта).

К соискателю аккредитации предъявляется система требований, касающаяся широкого спектра вопросов: наличия и условий иностранных инвестиций в финансовую деятельность соискателя; уровня технической оснащенности и профессиональной подготовки, медицинской пригодности персонала, отсутствия нарушений правил оборота оружия и специальных средств (при наличии последних) и т.п.

Компетентный орган определяет способность соискателя аккредитации осуществлять защиту ОТИ и ТС путем проверки полноты и достоверности сведений, содержащихся в представленных документах. При положительном решении, свидетельство об аккредитации предоставляется соискателю сроком на пять лет и продлевается по заявлению обладателя впоследствии, на три года. Сведения о юридических лицах, прошедших аккредитацию, включаются в реестр аккредитованных ПТБ.

Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности. «Требования к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта» утверждены *приказом Минтранса России от 21.08.2014 г. № 231*.

Перечень знаний, умений, навыков определяются функционалом обязанностей, возлагаемых на должностное лицо, (работника), назначенное (привлекаемого) для ОТБ в СТИ. В частности, **работник должен знать:**

- положения законодательных и нормативных правовых актов в области ОТБ;
- структуру и полномочия ФОИВ в ОТБ;
- перечень потенциальных угроз совершения АНВ, порядок объявления (установления) уровней безопасности ОТИ и (или) ТС;
- основы информационного, материально-технического и научно-технического ОТБ;
- порядок категорирования ОТИ и (или) ТС;
- порядок проведения оценки уязвимости ОТИ и (или) ТС;
- порядок разработки и содержание плана ОТБ ОТИ и (или) ТС;
- требования по ОТБ ОТИ и (или) ТС, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности;
- особенности реализации требований по ОТБ ОТИ и (или) ТС;
- порядок подготовки и аттестации сил ОТБ;
- порядок аккредитации ПТБ, требования к ним, полномочия и ответственность;
- особенности осуществления федерального государственного контроля (надзора) в области ОТБ;
- положения законодательства, регламентирующие уголовную и административную ответственность за нарушение требований в области ОТБ, административную ответственность за нарушение установленных в области ОТБ порядков и правил.

Работник должен уметь:

- разрабатывать внутренние организационно-распорядительные документы (ВОРД) в области ОТБ;
- осуществлять контроль за разработкой и представлением на утверждение Плана ОТБ ОТИ и (или) ТС;
- осуществлять контроль за реализацией Плана ОТБ ОТИ и (или) ТС;
- осуществлять информирование ФОИВ об угрозах совершения или о совершении АНВ в деятельность ОТИ и (или) ТС;
- осуществлять контроль за подготовкой и аттестацией сил ОТБ;
- разрабатывать мероприятия по совершенствованию мер по ОТБ ОТИ и (или) ТС с учетом угроз совершения АНВ.

Работник должен иметь навыки:

- принятия управленческих решений;
- планирования и прогнозирования результатов деятельности;
- организации исполнения и контроля за исполнением принятых решений;
- подбора и мотивации персонала;
- информационно-аналитической работы.

Личностные (психофизиологические) качества отдельных категорий сил ОТБ, включающие качества, необходимые для достижения приемлемых показателей в конкретной профессиональной деятельности (*профессионально важные качества*), а также направленные на исключение факторов риска девиантного (общественно опасного) поведения:

1. Качества, необходимые для достижения приемлемых показателей в конкретной профессиональной деятельности (*профессионально важные качества*):
 - интеллектуальное развитие, способность к логическим суждениям и умозаключениям, к четкому изложению информации в устной и письменной формах;
 - эмоциональная устойчивость, уравновешенность, самоконтроль поведения и внешних проявлений эмоций, эмоциональная зрелость;
 - высокий уровень волевой регуляции поведения, энергичность, выдержка, смелость, решительность, настойчивость, целеустремленность, высокая работоспособность;
 - внутренняя организованность, исполнительность, дисциплинированность, чувство долга и ответственность;
 - высокий уровень правосознания и нравственных убеждений, честность, принципиальность, соблюдение норм общественной морали;
 - зрелость личности, способность брать на себя ответственность за принятие решения, за свои действия и поступки; умение определять приоритеты и последовательность решения проблем; самостоятельность, уверенность в своих силах при высоком уровне самокритичности;
 - адекватная самооценка, устойчивая мотивация к достижению успеха на основе самореализации и саморазвития в конкретной профессиональной деятельности;
 - стрессоустойчивость в экстремальных ситуациях;
 - способность поддержания оптимального уровня работоспособности в штатных условиях монотонии и экстремальных условиях.
2. Отсутствие факторов риска девиантного (общественно опасного) поведения:
 - участие в незаконном обороте оружия;
 - участие в незаконном обороте наркотических средств или психотропных веществ;

- сокрытие или предоставление недостоверных сведений о доходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера;
- попытка поступления на работу в интересах деятельности запрещенных общественных объединений, преступных и иных организаций;

Проверка соответствия личностных (психофизиологических) качеств отдельных категорий сил ОТБ требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности проводится посредством *добровольного психофизиологического обследования аттестуемых лиц*. На основе анализа информации, полученной в процессе психофизиологического обследования, лицом, проводившим обследование, оформляется заключение о профессиональной пригодности испытуемого.

Порядок подготовки сил обеспечения транспортной безопасности разработан в соответствии с частью 1 статьи 12.1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и утвержден *приказом Минтранса России от 31.07.2014 г. № 212*.

Порядком определено, что подготовка сил ОТБ направлена на приобретение знаний, умений, навыков, необходимых для выполнения работ, непосредственно связанных с ОТБ, а также, на непрерывное профессиональное образование сил ОТБ, и осуществляется посредством реализации программ основного и дополнительного профессионального обучения.

Подготовка сил ОТБ включает в себя теоретическую, тренажерную и практическую подготовку. Тренажерная подготовка предполагает наличие учебно-тренажерной базы, характеризующейся требованиями:

- обеспечения наглядности и доступности в обучении, эффективного использования учебного времени, обеспечения интереса и повышения активности обучаемых лиц;
- моделирования в процессе занятий ситуаций, предполагающих проявление обучаемыми самостоятельности, практического применения ранее полученных знаний, умений и навыков;
- осуществления объективного контроля за действиями обучаемых и усвоением изучаемого материала, выявление ошибок, допускаемых обучаемыми и недостаточно усвоенных вопросов;
- простоты конструкции и надежности в эксплуатации;
- обеспечения безопасности обучаемых.

Используемые тренажеры должны обеспечивать работу в режимах обучения и проверки знаний, способствовать формированию навыков саморегуляции психоэмоционального состояния обучаемых.

При реализации программ профессионального образования с использованием ДОТ, объемы и качество тренажерной и практической подготовки должны соответствовать сроками проведения, видами и продолжительностью занятий условиям, устанавливаемым **типовой образовательной программой** (учебно-тематическим планом).

Руководствуясь п. 2 ст. 85.1 «Особенности реализации образовательных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» Федерального закона от 29.12.2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», *Минтранс России, приказом от 08.09.2014 № 243* утвердил восемь типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил ОТБ по следующим категориям работников:

- работники, назначенные в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры;

- работники, назначенные в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве;
- работники субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, руководящие выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства;
- работники, включенные в состав группы быстрого реагирования;
- работники, осуществляющие досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности;
- работники, осуществляющие наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности;
- работники, управляющие техническими средствами обеспечения транспортной безопасности;
- иные работники субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, выполняющие работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства

Решение о выборе формы подготовки сил ОТБ принимается СТИ. Учет и хранение сведений о прохождении подготовки персоналом СТИ осуществляется на предприятии и составляет предмет контроля надзорными органами.

Полученные при подготовке сил ОТБ знания, умения, навыки подлежат проверке в ходе обязательной аттестации сил ОТБ.

Аттестация сил обеспечения транспортной безопасности. Правила аттестации сил обеспечения транспортной безопасности утверждены *постановлением Правительства РФ от 26.02.2015 г. № 172* и устанавливают порядок аттестации сил ОТБ, а также порядок привлечения аттестующих организаций в целях аттестации. Аттестация заключается в установлении соответствия знаний, умений и навыков аттестуемых лиц и личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий аттестуемых лиц требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности в целях принятия СТИ решения о допуске аттестуемого лица к выполнению работ, непосредственно связанных с ОТБ.

Проверка соответствия личностных (психофизиологических) качеств и уровня физической подготовки осуществляется по отношению к:

- работникам СТИ, подразделений транспортной безопасности, руководящих работами, непосредственно связанными с ОТБ на ОТИ или ТС;
- работникам подразделений транспортной безопасности, включенных в состав группы быстрого реагирования.
- работникам подразделений транспортной безопасности, осуществляющим все виды досмотра в целях ОТБ.
- работникам подразделений транспортной безопасности, осуществляющим наблюдение или собеседование в целях ОТБ.
- работникам СТИ, подразделений транспортной безопасности, управляющим ТС ОТБ.

В целях аттестации, компетентные органы в области ОТБ привлекают аттестующие организации, включенные в соответствующий реестр. Решение о привлечении аттестующих организаций подлежит опубликованию на официальном сайте компетентного органа.

Заявители (СТИ или организация, претендующая на аккредитацию в качестве ПТБ) самостоятельно выбирают аттестующую организацию, привлеченную компетентным органом для проведения:

- проверки соответствия личностных (психофизиологических) качеств, требованиям в отношении отдельных категорий аттестуемых лиц;
- проверки соответствия уровня физической подготовки требованиям в отношении лиц, ранее успешно выдержавших проверку личностных (психофизиологических) качеств;
- проверки соответствия знаний, умений и навыков в отношении лиц, ранее успешно выдержавших проверку личностных (психофизиологических) качеств и соответствия уровня физической подготовки.

Аттестация проводится в отношении лиц, не имеющих ограничений на выполнение работы, непосредственно связанной с ОТБ (см. *ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности*).

При аттестации заявителем представляется комплект документов, определяемый Правилами аттестации в отношении: организации, претендующей на аккредитацию в качестве ПТБ; конкретного аттестуемого лица (от СТИ).

Проверка соответствия знаний, умений, навыков аттестуемых лиц осуществляется с использованием перечней вопросов, разрабатываемых постоянно действующими комиссиями, созданными при центральных аппаратах компетентных органов в области ОТБ, подлежащих применению органами аттестации, аттестующими организациями.

Перечни вопросов разрабатываются комиссиями с учетом требований к знаниям, умениям, навыкам сил ОТБ, а также особенностей ОТБ ОТИ и ТС по видам транспорта, утвержденные перечни вопросов (без ответов) размещаются на официальном сайте компетентного органа.

Проверка знаний, умений, навыков проводится с использованием компьютерного тестирования и тренажеров. Протокол результатов проверки знаний, умений, навыков формируется непосредственно после проведения проверки. Как правило, при проведении проверок используются средства аудио- и видеофиксации событий.

В отношении отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с ОТБ, проведению аттестации предшествует **обработка персональных данных**, осуществляемая органами аттестации, аттестующими организациями. Обработка персональных данных осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации в области персональных данных путем:

- а) проверки документов, указанных в пункте 9 настоящих Правил, получения дополнительной информации у лиц, располагающих указанными документами и (или) информацией о содержании указанных документов;
- б) исследования перечня организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму, размещенного на официальном сайте Федеральной службы по финансовому мониторингу в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (<http://www.fedsfm.ru/documents/terr-list> - актуально на 11.2015 г.).

Срок обработки персональных данных не может превышать 45 дней со дня представления документов.

В соответствии с пунктом 11 Правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 г. № 172, *приказом Минтранса России от 14.10.2015 г. № 306* утвержден Перечень отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную

с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных.

В Перечень включены следующие категории:

1. Работники субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, руководящие выполнением работы, непосредственно связанной с обеспечением транспортной безопасности на объекте (объектах) транспортной инфраструктуры или транспортном средстве (транспортных средствах);
2. Работники подразделения транспортной безопасности, включенные в состав группы быстрого реагирования;
3. Работники подразделения транспортной безопасности, осуществляющие досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности;
4. Работники подразделения транспортной безопасности, осуществляющие наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности;
5. Работники субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, управляющие техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Периодичность прохождения аттестации составляет:

Таблица 5.1.

Периодичность	Категория аттестуемых
один раз в 5 лет	- для работников СТИ, ответственных за ОТБ в СТИ, на ОТИ или ТС
	- для иных работников СТИ или ПТБ, выполняющих работы, непосредственно связанные с ОТБ на ОТИ или ТС.
один раз в 3 года	<ul style="list-style-type: none"> - для работников СТИ или ПТБ, руководящих работами, непосредственно связанными с ОТБ на ОТИ или ТС; - для работников ПТБ, включенных в состав группы быстрого реагирования; - для работников ПТБ, осуществляющих все виды досмотра в целях ОТБ; - для работников ПТБ, осуществляющих наблюдение или собеседование в целях ОТБ; - для работников СТИ, ПТБ, осуществляющих управление ТС ОТБ;

На основании решения о соответствии, органом аттестации оформляется свидетельство об аттестации. В ряде случаев, установленных Правилами аттестации, ранее аттестованный персонал может быть подвергнут внеочередной аттестации.

Информационное обеспечение деятельности по аттестации, накопление и хранение аттестующими организациями данных аттестации и сведений, связанных с обработкой персональных данных, осуществляется с использованием инфраструктуры единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ).

Организации, привлекаемые компетентными органами для аттестации сил ОТБ, **проходят процедуру аккредитации** в соответствии с «Правилами аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу», утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2014 г. № 725.

Аккредитация проводится компетентным органом¹ в области ОТБ, способность юридического лица проводить проверку в целях аттестации и обрабатывать персональные данные отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с ОТБ, подтверждается свидетельством об аккредитации, выдаваемым компетентным органом. Сведения об аккредитованной организации включаются в реестр **аттестующих организаций** на право проведения аттестации сил ОТБ.

Свидетельство об аккредитации выдается аттестующей организации на 3 года.

Тема 5. Контрольные вопросы:

1. Дайте определение термину «силы обеспечения транспортной безопасности», охарактеризуйте состав.
2. Дайте определение термину «подразделения транспортной безопасности», охарактеризуйте состав.
3. Перечислите и обоснуйте основные ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.
4. Перечислите и прокомментируйте виды работ, непосредственно связанных с ОТБ.
5. Назовите основные разделы устава ПТБ СТИ.
6. Укажите, что, по Вашему мнению, составляет основу, «ядро» сил обеспечения транспортной безопасности, аргументируйте Ваш ответ.
7. Что подразумевается под аккредитацией юридического лица в качестве подразделений транспортной безопасности. Для чего необходима данная процедура?
8. Какие требования предъявляются к знаниям, умениям, навыкам отдельных категорий сил ОТБ?
9. Какие требования предъявляются личностным (психофизиологическим) качествам отдельных категорий сил ОТБ?
10. Какие требования предъявляются к уровню физической подготовки отдельных категорий сил ОТБ?
11. Что подразумевается под *подготовкой сил обеспечения транспортной безопасности*? Существуют ли требования к профессиональному образованию персонала (основному и дополнительному), если «да», то какие именно?
12. Для чего аттестуются силы ОТБ? Может ли исполнять обязанности в сфере ТБ должностное лицо, подготовленное, но не прошедшее соответствующую аттестацию?
13. Для чего нужна обработка персональных данных, в чем она заключается, и кто её осуществляет?
14. Кто аттестует силы ОТБ, каким образом можно обрести такие полномочия?
15. Какова периодичность прохождения аттестации отдельными категориями персонала?

¹ Постановлением Правительства РФ от 17 июля 2014 г. № 671 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» положение о Федеральном дорожном агентстве дополнено правом на аккредитацию юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности; аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности; **аккредитацию аттестующих организаций в установленной сфере деятельности**. Минтранс России, в свою очередь, принимает нормативные правовые акты, связанные с проведением вышеуказанных процедур.

6. ПЛАНИРОВАНИЕ МЕР

ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТА

ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И /ИЛИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Планирование мер по обеспечению транспортной безопасности определено ст. 9 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ (в ред. от 03.02.2014) «О транспортной безопасности».

На основании результатов оценки уязвимости, проведенной в соответствии «Порядком проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (*приказ Минтранса России от 12.04.2010 г. № 87 в ред. приказа Минтранса России от 26.07.2011 г. № 199*), собственники объектов или субъекты, использующие данные объекты на ином законном основании, руководствуясь «Порядком разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (*приказ Минтранса России от 11.02.2010 г. № 34*), разрабатывают планы ОТБ ОТИ или ТС и направляют их на утверждение в Управление транспортной безопасности Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации.

Содержательно, План ОТБ ОТИ или ТС отражает соответствие объекта «Требованиям по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта, учитывающим уровни безопасности», (*приказ Минтранса России от 08.02.2011 г. № 42, раздел II «Автомобильный транспорт»*).

Если собственник не обладает собственными ресурсами для разработки Плана, допустимо воспользоваться консультационными услугами специализированных организаций, процедуру предоставления на утверждение плана целесообразно возложить на них же. В этом случае договор на предоставление услуг со специализированной организацией должен предусматривать предоставление результата заказчику в виде утвержденного Плана ОТБ ОТИ или ТС.

Рассмотрение и утверждение Планов ОТБ ОТИ или ТС осуществляется «Росавтодором» в соответствии с «Административным регламентом Федерального дорожного агентства о предоставлении государственной услуги по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности», (*приказ Минтранса России от 09.07.2012 № 215 в ред. приказа Минтранса России от 20 декабря 2013 г. № 479*).

Алгоритм действий представлен ниже:

Таблица 6.1.

МЕРОПРИЯТИЯ	РЕЗУЛЬТАТЫ	СРОКИ (если определены нормативно)
Разработка Плана ОТБ ОТИ. В соответствии с требованиями нормативно-правовых актов ПОБ должен быть разработан в течение 3 мес. после утверждения компетентным органом (ФДА) результатов проведения ОУ.	План ОТБ ОТИ	В течение 3 мес. после утверждения компетентным органом (Росавтодор) результатов проведения оценки уязвимости, срок рассмотрения плана компетентным органом — не более 1 месяца.
Направление Плана ОТБ ОТИ в компетентный орган (Росавтодор) на утверждение. При получении отказа в утверждении плана - доработка и повторное направление.	Утвержденный План ОТБ ОТИ	

По утверждении Плана ОТБ ОТИ или ТС, собственник приступает к поэтапной реализации Плана. Количество этапов реализации планов и сроки реализации определяются

соответствующим Планом ОТБ. Ответственность за реализацию Плана ОТБ несет собственник. При планировании необходимых работ, следует обратить внимание на то, что срок их окончания нормативно определен и составляет 6 месяцев с даты утверждения результатов оценки уязвимости ОТИ. То есть, если разработка и утверждение Плана ОТБ ОТИ заняли 3 месяца с даты утверждения результатов оценки уязвимости, то на реализацию Плана остается 3 месяца.

Таблица 6.2.

МЕРОПРИЯТИЯ	РЕЗУЛЬТАТЫ	СРОКИ (если определены нормативно)
Реализация комплекса мероприятий в соответствии с Планом ОТБ ОТИ, информирование компетентного органа в сфере ОТБ о выполнении мероприятий, предусмотренных Планом ОТБ ОТИ.	Документы, подтверждающие выполнение мероприятий по ОТБ ОТИ — договора с подрядчиками и акты выполненных работ; внутренние приказы по утверждению штатного расписания, положений, должностных инструкций, технологических процедур, регламентов взаимодействия и прочих документов в соответствии с Планом.	В течение 6 мес. после утверждения компетентным органом результатов проведения оценки уязвимости.

Итоговым результатом всего комплекса работ будет **достижение состояния ОТИ, соответствующее требованиям по ОТБ и комплект документов, подтверждающий проведение всех указанных выше мероприятий.**

Разработка дополнительных мер по обеспечению транспортной безопасности.

Постановлением Правительства РФ от 10.12.2008 № 940 в отношении ОТИ определено три возможных уровня безопасности:

- уровень № 1 - **степень защищенности** транспортного комплекса **от потенциальных угроз**, заключающихся в наличии совокупности вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;
- уровень № 2 - **степень защищенности** транспортного комплекса **от непосредственных угроз**, заключающихся в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;
- уровень № 3 - **степень защищенности** транспортного комплекса **от прямых угроз**, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создавших опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

При этом установлено, что уровень № 1 в отношении ОТИ действует **постоянно**, если не объявлен иной уровень. Уровни № 2 и № 3 объявляются (устанавливаются) и отменяются на основании:

- решения руководителей, образованных в соответствии с *Указом Президента Российской Федерации от 15 февраля 2006 г. № 116* Федерального оперативного штаба, оперативных штабов в субъектах Российской Федерации либо Министра транспорта Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения носящего террористический характер АНВ в деятельность транспортного комплекса;
- решения Министра внутренних дел Российской Федерации либо Министра транспорта Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об

изменении степени угрозы совершения не носящего террористический характер АНВ в деятельность транспортного комплекса.

Уровни № 2 и № 3 могут объявляться (устанавливаться) как в отношении 1 объекта, так и в отношении группы ОТИ. К каждому из приведенных уровней безопасности в зависимости от присвоенной категории ОТИ предъявляются соответствующие требования по ОТБ.

При объявлении (установлении) повышенных уровней безопасности для ОТИ 1-категории дополнительные требования формулируются пп. 8 и 9 приказа Минтранса России от 08.02.2011 г. № 42. Требования по ОТБ при объявлении (установлении) повышенных уровней безопасности для ОТИ 2-й категории определены пп. 12 и 13, для ОТИ 3-й категории – пп. 16 и 17, для ОТИ 4-й категории – пп. 20 и 21 упомянутого приказа.

В зависимости от категории, присвоенной ОТИ, разрабатываемый План ОТБ должен содержать основные задачи сил ОТБ ОТИ при повышении уровней безопасности.

Дополнительные меры и содержание мероприятий по ОТБ ОТИ при объявлении (установлении) уровня безопасности № 2:

- оповещение и сбор сил ОТБ ОТИ;
- усиление и наращивание постов ОТБ и перевод сил ОТБ ОТИ на усиленный режим работы;
- ужесточение пропускного и внутриобъектового режимов, ограничение доступа физических лиц и транспортных средств в зону ТБ и зону свободного доступа ОТИ;
- введение дополнительных усиленных мер по защите КЭ ОТИ от АНВ;
- ужесточение мер по досмотру физических лиц, транспортных средств и материальных объектов;
- информирование ФОИВ или их уполномоченных структурных подразделений о реализации дополнительных мер при повышении уровня безопасности в установленные сроки.

Дополнительные меры и содержание мероприятий по ОТБ ОТИ при объявлении (установлении) уровня безопасности № 3:

- оповещение и сбор сил ОТБ ОТИ;
- усиление и наращивание постов ОТБ и перевод сил ОТБ ОТИ на круглосуточный режим работы;
- ужесточение пропускного и внутриобъектового режимов, ограничение (запрет) доступа физических лиц и транспортных средств в зону ТБ и зону свободного доступа ОТИ;
- введение дополнительных усиленных мер по защите КЭ ОТИ от АНВ;
- ужесточение мер по досмотру физических лиц, транспортных средств и материальных объектов;
- информирование ФОИВ или их уполномоченных структурных подразделений о реализации дополнительных мер при повышении уровня безопасности в установленные сроки.

Реализация системы мер, направленных на защиту ОТИ и ТС от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения АНВ предполагает определение:

- зон свободного доступа, доступ и пребывание, а также, пронос (провоз) материальных объектов в которые не ограничивается;
- зон ТБ, доступ и пребывание, а также, пронос (провоз) материальных объектов в которые осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты);
- критических элементов ОТИ, к которым относят строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ, АНВ в отношении

которых, приведет к полному или частичному прекращению их функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций.

Установление конфигурации зон и формирование перечня критических элементов ОТИ производится СТИ. Границы зон ТБ и критических элементов оснащаются инженерно-техническими средствами ОТБ (ограждения, противотаранные устройства, решетки, усиленные двери и т.п.).

Зоны ТБ, как правило, делятся на сектора – перевозочный, где допуск физических лиц осуществляется по перевозочным документам, и технологический, ограниченный для пассажиров, с допуском персонала по пропускам установленных видов.

На секторы распространено действие номенклатуры предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.

Перевозочный и технологический секторы зоны ТБ оснащаются инженерно-техническими средствами – контрольно-пропускными пунктами, шлюзами, системами контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, оповещения, сигнализации, охранного освещения.

Изменение конфигурации и границ зон транспортной безопасности, ее перевозочного и технологического секторов и критических элементов ОТИ или ТС, а также схемы размещения и состава оснащения КПП допустимо лишь после завершения дополнительной оценки уязвимости и последующего утверждения плана ОТБ ОТИ, учитывающего такие изменения.

Организация пропускного и внутриобъектового режима на ОТИ. Понятие «внутриобъектовый режим» предполагает некую совокупность организационно-технических мероприятий и правил, направленных на обеспечение порядка передвижения лиц и транспортных средств в контролируемых зонах ОТИ, а также требований организационно-распорядительных документов СТИ, регламентирующих вопросы безопасного функционирования ОТИ. Внутриобъектовый режим обязателен для всех лиц, находящихся на территории и помещениях ОТИ.

Внутриобъектовый режим устанавливается в целях:

- исключения несанкционированного доступа в контролируемые зоны ОТИ;
- исключения возможности бесконтрольного передвижения персонала, пассажиров и транспортных средств в контролируемых зонах ОТИ;
- установления порядка допуска к местам посадки и высадки пассажиров;

Для достижения целей внутриобъектового режима могут быть использованы:

- создание, ранжирование и организация доступа в контролируемые зоны (секторы) объекта, в зависимости от устанавливаемых уровней доступа на объект;
- патрулирование контролируемых зон сотрудниками службы безопасности;
- оснащение зон ограниченного инженерно-техническими устройствами и средствами ОТБ;
- установление ряда ограничений в контролируемых зонах, как то:
 - использование кино-фото и видеоаппаратуры;
 - пребывание работников и иных лиц, осуществляющих свою деятельность в контролируемых зонах после окончания рабочего времени (смены);
 - курение и использование открытого огня в не предусмотренных для этого местах;
 - загромождение зоны строительными и иными материалами (предметами, затрудняющими передвижение персонала; позволяющими произвести скрытую закладку взрывных устройств; способствующими быстрому распространению огня при возгорании и т.п.)

Пропускной режим, как совокупность правил и процедур допуска лиц и транспортных средств в контролируемую зону ОТИ, предназначен для:

- исключения возможности несанкционированного доступа физических лиц и транспортных средств в контролируемую зону и зоны ограниченного доступа ОТИ;
- определения порядка допуска физических лиц и транспортных средств в контролируемую зону, зоны ограниченного доступа и к критическим элементам ОТИ;
- установления порядка допуска лиц, выполнение должностных обязанностей которых непосредственно связано с нахождением в зонах ограниченного доступа, а также персонала, непосредственно связанного с ОТБ объекта;
- организации и осуществления досмотра физических лиц и транспортных средств при допуске в контролируемую зону;
- установления порядка вывоза/ввоза (выноса/вноса) материальных объектов с контролируемой территории.

Пропускной режим на ОТИ осуществляется при постоянном соблюдении следующих основных требований:

- территория объекта имеет сплошное ограждение по всему периметру, исключающее возможность беспрепятственного проникновения посторонних лиц;
- периметрическое ограждение оснащено периодически повторяющимися предупреждающими надписями (знаками), например «Внимание, зона транспортной безопасности»;
- с внутренней и внешней стороны периметрического ограждения обустроена сплошная полоса, расчищенная от кустарников и деревьев;
- бюро пропусков расположено в оборудованном, охраняемом служебном помещении, снабжено образцами действующих пропусков (образцами подписей должностных лиц), размещенные инженерно-технические средства исправны и технически обслужены;
- определен круг должностных лиц, имеющих право давать разрешения на выдачу пропусков;

Контрольно-пропускные пункты. Проход физических лиц и проезд транспортных средств в контролируемую зону объекта осуществляется через контрольно-пропускные пункты (КПП). КПП строятся и оборудуются в каждом конкретном случае по типовым или специальным проектам. КПП оборудуются инженерно-техническими средствами ОТБ (шлюзами, автоматическими шлагбаумами, металлическими воротами с автоматизированными системами открытия и закрытия, приводимыми с помощью средств дистанционного управления, освещением, тревожной сигнализацией, турникетами, средствами связи (телефон, ГГС), системой видеонаблюдения и видеозаписи, стационарными техническими средствами досмотра физических лиц, а также смотровой площадкой, специальными устройствами для досмотра транспортных средств, устройством принудительной остановки транспортных средств).

Сотрудники ПТБ, дислоцированные на КПП, обязаны обеспечить качественную проверку пропусков у лиц, входящих в контролируемую зону, документов на внос (вынос) и ввоз (вывоз) материальных объектов.

Распорядительным документом определяется перечень должностных лиц, имеющих право давать разрешение на выдачу пропусков ОТИ установленного образца (списки предоставляются в бюро пропусков ОТИ с образцами подписей должностных лиц и заверенные уполномоченным должностным лицом).

Устанавливается система постоянных, временных, разовых и материальных пропусков, порядок их учета, выдачи, замены, перерегистрации, возврата и уничтожения. Все помещения КПП оборудуются стендами с образцами действующих на территории и

объектах ОТИ пропусков, а также образцами подписей должностных лиц, имеющих право подписи разовых и материальных пропусков.

Запасные въезды (выезды) в периметрическом ограждении зоны ограниченного доступа оборудованы запираемыми воротами и системой охранной сигнализации, находятся под постоянным видеонаблюдением.

Порядок выдачи документов, дающих основание для прохода (проезда) на ОТИ, в зоны транспортной безопасности и на критические элементы. На территории и объектах ОТИ действуют пропуска установленного образца, которые оформляются и выдаются в бюро пропусков в соответствии с действующей «Инструкцией по пропускному и внутриобъектовому режиму».

Пропуска подразделяются:

- по назначению (личные, транспортные и материальные);
- по срокам действия (постоянные, временные и разовые).

Все пропуска являются служебными документами, дающими право:

- личные (постоянные, временные, разовые) – проход и пребывание на территории и объектах ОТИ;
- транспортные (постоянные, временные, разовые) – въезд (выезд) транспортных средств на (с) территорию ОТИ;
- материальные (разовые) – вывоз (вынос) материальных объектов.

Постоянные пропуска делятся на два вида:

- пропуск-удостоверение сотрудника, выдаваемый персоналу ОТИ;
- пропуск, выдаваемый сотрудникам сторонних организаций, осуществляющих свою деятельность на ОТИ на законных основаниях.

Все процедуры, связанные с оформлением, получением, продлением, сдачей, оформлением и функционалом каждого вида пропусков оформляются организационно-распорядительным документом СТИ, содержащим исчерпывающий инструктивный материал. Бланковая продукция, используемая для оформления пропусков, является документом строгой отчетности, к которой предъявляются требования по учёту, хранению, выдаче и уничтожению (списанию). Бланки пропусков должны быть пронумерованы. Факт утраты (утери) постоянного пропуска является предметом служебного расследования с применением, при необходимости, мер дисциплинарного и административного воздействия.

Порядок пропуска лиц, транспортных средств и материальных объектов через КПП в зоны ОТИ.

При организации допуска на территорию (зоны и секторы) и объекты ОТИ необходимо руководствоваться утвержденными перечнями групп лиц, выполнение должностных обязанностей которых непосредственно связано с нахождением в зонах ограниченного доступа, а также - персонала, непосредственно связанного с ОТБ объекта.

Допуск на территорию и объекты ОТИ персонала ОТИ, осуществляется по постоянным пропускам-удостоверениям сотрудников ОТИ установленного образца. Допуск сотрудников сторонних организаций, временно работающих на территории ОТИ, а также арендующих помещения, допускается на территорию и объекты ОТИ по постоянным или временным пропускам установленного образца. Допуск сотрудников сторонних организаций и посетителей на территорию и объекты ОТИ осуществляется по разовым пропускам установленного образца. Все виды пропусков оформляются и выдаются в соответствии с требованиями инструкции о пропускном и внутриобъектовом режиме в бюро пропусков ОТИ и на основании заявок, поданных в бюро пропусков

Допуск персонала ОТИ и сотрудников сторонних организаций на территорию и объекты ОТИ в выходные и праздничные дни осуществляется по заранее поданным спискам сотрудников. Списки сотрудников предоставляются за подписью руководителя подразделения, с указанием Ф.И.О. сотрудника, должности, наименования подразделения, номера кабинета и даты и времени пребывания на работе.

В целях предотвращения АНВ в деятельность ОТИ и при усилении мер транспортной безопасности, сотрудники КПП имеют право предложить предъявить для осмотра ручную кладь лицу, допускаемому на территорию и объекты ОТИ. В случае отказа, сотрудники КПП имеют право запретить проход на территорию и объекты ОТИ.

Перемещение материальных объектов может носить устанавливаемые ограничения и запреты (оружие, взрывчатые вещества или других устройства, предметы и вещества).

Порядок допуска транспортных средств на территорию и объекты ОТИ. Допуск транспортных средств на территорию и объекты ОТИ осуществляется на основании постоянного, временного или разового пропуска.

Постоянные пропуска для въезда (выезда) на (с) территорию и объекты ОТИ выдаются на транспортные средства, которым необходим регулярный въезд (выезд) для осуществления производственной или служебной деятельности, ТС, въезжающие на территорию ОТИ эпизодически, допускаются на основании временных и разовых пропусков. Пропуска для ТС должны постоянно находиться на этих транспортных средствах.

Перед подъездом к КПП (при въезде на территорию или выезде с территории), водитель обязан остановить транспортное средство перед воротами (шлагбаумом), независимо от того, открыты они (ворота или шлагбаум) или закрыты, предъявить пропуск на ТС для осуществления его проверки и соответствия пропуска и транспортного средства. Наличие пропуска на ТС не означает, что находящиеся в нем лица имеют разрешение на проезд на территорию и объекты ОТИ без предъявления соответствующих пропусков и документов, удостоверяющих личность водителя и пассажиров.

Установление личности водителя и пассажиров проводится при каждом въезде (выезде) транспортного средства на (с) территории и объектов ОТИ. При въезде (выезде) на (с) территории и объекта ОТИ производится обязательный осмотр транспортного средства, груза, проверка соответствующих документов на ввозимый (вывозимый) груз.

Во время нахождения ТС на территории или объекте ОТИ выданный на него пропуск в обязательном порядке должен быть размещен на лобовом стекле автомобиля.

При усилении мер транспортной безопасности допуск транспортных средств на территорию и объекты ОТИ может ограничиваться. Выдача пропусков на ТС, находящиеся в личном пользовании, и их въезд на территорию ОТИ запрещается.

В периоды повышенной опасности или наличии особой угрозы действующая система пропускного и внутриобъектового режима усиливается за счет привлечения дополнительных сил и средств.

Контроль за исполнением пропускного и внутриобъектового режимов на ОТИ на территории и объектах ОТИ осуществляет службами (подразделениями) транспортной безопасности (СТБ, ПТБ).

Сотрудники ПТБ, в целях контроля по соблюдению правил пропускного и внутриобъектового режима физическими и юридическими лицами, осуществляют организационные и практические мероприятия (комплексные проверки, аудиты) пропускного и внутриобъектового режима на объектах и территории ОТИ. Материалы проверок режима оформляются актом и предоставляются руководству для принятия мер по устранению выявленных недостатков.

К основным формам контроля соблюдения пропускного и внутриобъектового режимов на территории ОТИ следует отнести наблюдение (в том числе видеонаблюдение):

- за физическими лицами, транспортными средствами, находящимися на территории ОТИ;
- за зонами ограниченного доступа и прилегающей к ним территории, служебными помещениями, материальными объектами;
- за действиями сил транспортной безопасности в зоне ТБ, в зоне свободного доступа, на КПП и постах (пунктах) управления ОТБ ОТИ.

На практике, СТИ, как правило, составляется единый документ - Положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ, который утверждается внутренним организационно-распорядительным документом и является обязательным компонентом Приложения к Плану ОТБ ОТИ.

Типовое содержание Положения (инструкции) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ, как правило, содержит:

1. Общие положения;
2. Внутриобъектовый режим;
3. Пропускной режим (порядок допуска лиц (транспортных средств) на территорию (зоны и секторы) ОТИ; порядок провоза (вывоза) материальных ценностей на/с территории ОТИ; порядок провоза материальных ценностей на/с территории ЗТБ; виды пропусков и сроки их действия; порядок оформления пропусков на территорию (зоны и секторы) ОТИ; обязанности владельцев личных постоянных пропусков);
4. Контроль за исполнением пропускного и внутриобъектового режимов на ОТИ.
5. Приложения: схема ОТИ; виды личных (транспортных, материальных) пропусков; формы: заявок на оформление пропусков, ведомостей получения пропусков, акта о совершении нарушения и т.п.; списки лиц, имеющих право получения (сдачи) ключей, снятия с охраны и сдачу под охрану служебных помещений и проч.

Система мер по ОТБ ОТИ предполагает реализацию комплекса мероприятий по оперативному и эффективному противодействию попыткам незаконного вмешательства в деятельность СТИ, предупредительные и профилактические меры, снижающие риски возникновения угроз криминальной и террористической направленности.

Ниже рассмотрены наиболее практикуемые способы и методы.

Досмотр (ФЗ от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 03.02.2014), ст. 12.2. «Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности») - мероприятия по выявлению лиц, которым запрещено пребывание в зоне транспортной безопасности, обследование людей, транспортных средств, груза, багажа, ручной клади и личных вещей в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, которые запрещены для перемещения в зону транспортной безопасности в связи с возможностью их использования в целях совершения АНВ.

Организация проведения досмотра возлагается на СТИ. Досмотру подвергается как персонал, осуществляющий деятельность на территориях и объектах ОТИ, так и иные физические лица (пассажиры), сопровождающие их лица и проч.), вещи, багаж.

Досмотр проводится сотрудниками ПТБ с участием сотрудников транспортной полиции (при их наличии), обеспечивающих охрану общественного порядка в зонах контроля.

Досмотр осуществляется в зонах контроля, оборудованных стационарными техническими средствами досмотра, системами видеонаблюдения, тревожной сигнализацией, аварийным освещением и электроснабжением. При досмотре применяются технические и специальные

средства, сертифицированные в установленном порядке. Досмотр вещей и багажа, находящихся при гражданах, проводится в их присутствии.

Организационно-технические мероприятия по досмотру обеспечивают:

- выявление и пресечение попыток проникновения лиц с оружием, боеприпасами, взрывными устройствами и взрывчатыми веществами, легковоспламеняющимися и другими опасными предметами и веществами, находящиеся при гражданах, багаже и вещах, свободный оборот которых на территории Российской Федерации запрещен или ограничен, за ношение и хранение которых наступает уголовная или административная ответственность в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и которые могут быть использованы для причинения ущерба жизни и здоровью граждан;
- информирование граждан о перечне опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке и об ответственности в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации;
- исключение контакта граждан, прошедших досмотр и допущенных в зону ТБ, с гражданами, не прошедшими входной контроль.

Надежность досмотра и качество обслуживания обеспечиваются:

- оптимальным расположением зон контроля ОТИ и технических и специальных средств в них;
- исключением скопления граждан в зонах контроля ОТИ;
- исключением совмещенных входов и выходов;
- созданием условий для работы ПТБ и удобного осуществления процедур досмотра;
- соблюдением условий эксплуатации и порядка обслуживания технических и специальных средств досмотра.

В обязанности сотрудников подразделений транспортной безопасности, при проведении досмотровых мероприятий, включено: требование проверки документов, удостоверяющих личность, билетов, оформленных в установленном порядке; проведение опроса в целях выявления потенциально опасных граждан, а также имеющих предметов и веществ, запрещенных к перевозке; наблюдение за поведением пассажиров в зонах контроля; изъятие предметов и веществ, запрещенных для вноса на территорию ОТИ.

Сотрудники транспортной полиции, участвующие в проведении досмотра, дополнительно вправе:

- осуществлять личный досмотр граждан и вещей, находящихся при них, если данные граждане по внешним признакам или поведению вызывают подозрение о наличии у них оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ, взрывных устройств, наркотических средств, психотропных веществ или их прекурсоров либо ядовитых или радиоактивных веществ;
- проводить изъятие (и оформление) указанных предметов, средств и веществ при отсутствии законных оснований для их ношения или хранения;
- осуществлять проверку подозрительных лиц по информационно-поисковым базам данных МВД РФ;
- организовывать и проводить, в случае необходимости, совместно со службой транспортной безопасности инструктажи по усилению мер при проведении досмотровых мероприятий;
- производить задержание лиц, нарушающих общественный порядок и требования транспортной безопасности;
- составлять в пределах своей компетенции протоколы об административных правонарушениях.

- ограничивать доступ пассажиров в зоны контроля при обнаружении признаков взрывного устройства;
- воспрепятствовать попыткам проникновения на территорию лицам в обход зон контроля или с нарушением требований транспортной безопасности.
- принимать участие в проведении экспертной оценки состояния антитеррористической защищенности и безопасности транспортного комплекса.

Сотрудники ПТБ, осуществляющие досмотр и сотрудники транспортной полиции, участвующие в проведении досмотра обязаны:

- быть внимательными и вежливыми с гражданами и не допускать действий, унижающих их достоинство;
- обеспечивать выполнение правил производства досмотра;
- обладать необходимыми навыками по выявлению у граждан опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке на транспорте и свободному обороту на территории Российской Федерации;
- представлять, в установленном порядке материалы для принятия к нарушителям мер воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- не допускать к проходу лиц, уклоняющихся от прохождения входного контроля;
- проявлять бдительность, не допускать на территорию ОТИ лица, не прошедшие досмотр;
- знать основные характеристики и правила эксплуатации технических и специальных средств;
- соблюдать правила техники безопасности при работе с техническими и специальными средствами и правила пожарной безопасности.

На сотрудников транспортной полиции, участвующих в проведении досмотра в целях обеспечения охраны общественного порядка, дополнительно возлагается:

- предупреждение и пресечение преступлений, обеспечение охраны общественного порядка;
- проведение оперативно-розыскных мероприятий в целях выявления и установления лиц, подготавливающих преступления, обнаружения оружия, боеприпасов и взрывных устройств;
- осуществление совместно с администрацией СТИ мероприятий по пресечению массовых беспорядков;
- проверка законности нахождения у граждан, сотрудников государственных контрольных и правоохранительных органов и иных ведомств оружия, боеприпасов, специальных средств и принятие решения о пропуске на ОТИ.

Сотрудники ПТБ, осуществляющие досмотр и сотрудники транспортной полиции, участвующие в досмотре, за ненадлежащее исполнение служебных обязанностей, злоупотребление служебным положением, в результате которого допущено чрезвычайное происшествие, повлекшие человеческие жертвы, привлекаются к ответственности в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Личный (индивидуальный) досмотр граждан проводится с соблюдением всех норм законодательства Российской Федерации.

Личный (индивидуальный) досмотр граждан проводится при:

- поступлении сообщения о наличии у гражданина оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых веществ или иных опасных предметов и веществ, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения;

- обнаружении в вещах, находящихся при гражданах, оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых веществ и иных опасных предметов и веществ, запрещенных к свободному обороту на территории Российской Федерации;
- выявлении путем личного наблюдения сотрудниками СТБ или сотрудниками транспортной полиции признаков подозрительного поведения лица и действий, свидетельствующих о его преступных намерениях или вызывающих подозрение в возможном наличии у него оружия, боеприпасов, опасных предметов или веществ.

При обнаружении взрывчатых веществ, взрывных устройств, из зоны контроля выводятся персонал и пассажиры, вход в зону контроля блокируется, и немедленно вызываются соответствующие специалисты (взрывотехники, сотрудники МЧС). До прибытия специалистов предпринимать самостоятельные действия по обезвреживанию; взрывоопасных предметов запрещается.

Факты обнаружения при производстве досмотра запрещенных к вносу на территорию ОТИ опасных предметов или веществ документируются посредством оформления актов и фиксируются в журнале учета актов обнаружения запрещенных к вносу на территорию ОТИ опасных предметов или веществ (допускается ведение единого журнала на все зоны досмотра). Организация ведения журналов возлагается на старших групп досмотра ПТБ. Информация об изъятиях взрывчатых веществ и взрывных устройств или об обнаружении их на территории ОТИ немедленно представляется администрацией СТИ в Управление транспортной безопасности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Патрулирование (патрульный объезд (обход)) периметра зоны ТБ ОТИ с периодичностью, определяемой установленным уровнем безопасности для различных категорий ОТИ и ТС, осуществляется с целью выявления нарушителей, совершения или подготовки к совершению АНВ.

При изменении уровня безопасности (с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности ОТИ) субъектом транспортной деятельности реализуются дополнительные меры, предусмотренные, как правило, разделом «*Меры обеспечения транспортной безопасности при различных уровнях безопасности*» Плана ОТБ, содержащим наравне с прочими карту (маршруты) патрулирования, состав и оснащение патрульных групп (экипажей).

Маршрут патрулирования - определенный дислокацией участок ОТИ, где составом патрульной группы (экипажа) осуществляется исполнение возложенных на них обязанностей.

Контроль доступа. Результаты оценки уязвимости ОТИ, лежащие в основе сформированного Плана ОТБ, определяют систему мер для защиты ОТИ или ТС от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения АНВ, среди которых – организация и управление контролем доступа.

Современные системы контроля доступа на ОТИ получили широкое распространение, в основном за счет качественного повышения общего уровня безопасности охраняемой территории.

К задачам, решаемым системами контроля доступа, относятся защита от проникновения посторонних лиц на территорию ОТИ, контроль доступа персонала в зоны и секторы, на критические элементы ОТИ, автоматизация учета рабочего времени, обеспечение трудовой дисциплины и т.п.

Управление системой контроля доступа предполагает:

- управление конфигурацией устройств; автоматической реакцией системы на регистрируемое событие и регистрацию событий системы;

- формирование списков структурных подразделений, единого списка должностей СТИ;
- формирование списка персонала, ответственного за ОТБ на ОТИ или ТС;
- формирование перечня зон и секторов, критических элементов ОТИ, границ, средств инженерно-технического оснащения по условиям транспортной безопасности, расположения КПП на мнемосхеме ОТИ;
- создание графиков работы персонала;
- создание и ведения списка персонала;
- назначение прав, выдача и изъятие карт доступа персонала, стоп-лист;
- назначение прав доступа персонала в зоны и секторы, критические элементы ОТИ;
- формирование отчетов о событиях, зарегистрированных в системе, экспресс-оповещение о наступивших событиях посредством мобильных средств связи;
- мониторинг состояния наблюдаемого объекта и оперативное управление расположенными на нем исполнительными устройствами.

К исполнительным устройствам системы относятся электромеханические замки, турникеты, шлагбаумы и приводы автоматических ворот, считыватели идентификаторов карт доступа, картоприемники, датчики контроля зоны (несанкционированное проникновение под преграждающими планками), *сирена* – звуковой оповещатель.

Пример - комплектация электронной «проходной»:

- многокомпонентное решение: двусторонняя точка прохода, оснащенная турникетами, считыватели карт доступа по направлениям движения, картоприемник при выходе для использованных разовых карт-пропусков, датчики контроля зоны, сирена, блок управления (контроллер), позволяющий дистанционно менять режимы работы «электронной проходной».
- функционал – обеспечение автоматизированного прохода по направлениям движения; воспрепятствование несанкционированному проникновению с оповещением о попытке проникновения, аккумулярование использованных разовых карт-пропусков при выходе посетителей, переключение режимов работы с дистанционного пульта (блокирование входа – выхода, «день – ночь»).

Перспективность подобных технических решений характеризуется возможностями расширения функционала методом технического дооснащения – появление видеокамеры высокого разрешения и устройства доступа к базе данных «бюро пропусков», позволит, например, реализовать функцию контроля принадлежности электронного пропускного документа предъявителю (верификация персонала).

Видеонаблюдение. Внедрение технических средств интеллектуального видеонаблюдения является обязательным в части требований по ОТБ категорированных ОТИ. Видеоаналитические комплексы способствуют эффективному решению спектра задач, стоящих перед сотрудниками ПТБ по организации безопасной эксплуатации и оптимизации работы транспорта на различных ОТИ.

Системы интеллектуального видеонаблюдения автоматически распознают нештатные, потенциально опасные ситуации в потоковом видео, поступающем с камер наблюдения, при наступлении подобной ситуации формируют сообщение на пульт охраны и мобильные устройства, а также осуществляют документальную запись видео и протокола событий.

Системы интеллектуального видеонаблюдения позволяют:

- повысить общий уровень безопасности ОТИ;
- создать распределенную систему контроля безопасности;
- формировать видеоархив с возможностью мгновенного поиска событий и экспорта документального материала;

- значительно уменьшить риск противоправных действий;
- выявить нештатные ситуации с последующим оперативным информированием служб охраны и других уполномоченных лиц;
- предотвратить несанкционированное проникновение в служебные зоны;
- автоматизировать видеоконтроль обстановки в зданиях и на открытых территориях;
- усилить контроль над противопожарной безопасностью;
- организовать непрерывный мониторинг работоспособности камер и качества видеосигнала.

В системе могут быть задействованы детекторы контроля появления пассажиров в служебных зонах, скопления людей, безбилетного или парного прохода через турникеты, оставленного предмета, движения в запрещенном направлении и обнаружения пожара.

может быть использован для контроля противопожарной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, так как способен обеспечивать раннее обнаружение огня и дыма как в закрытом, так и в открытом пространстве, где обыкновенные детекторы неэффективны.

Определение движения в запрещенном направлении. Детектирование лиц, двигающихся в запрещенных направлениях (движение мимо рамки металлоискателя).

Обнаружение оставленных предметов. Распознавание ситуаций, связанных с появлением в зоне наблюдения материальных объектов (предметов), потенциально угрожающих безопасности, например, взрывного устройства. Помимо обнаружения оставленного предмета, детектор с помощью специализированных алгоритмов выявляет его потенциальных владельцев.

Обнаружение парного прохода. Алгоритм определения факта совместного прохода через турникет по одному пропуску или билету. Детектор парного прохода применяется совместно с системами контроля доступа в местах, где установлены турникеты входа и/или выхода.

Анализ пассажиропотока. Сбор данных о пассажиропотоке в режиме реального времени, подсчет пассажиров, оптимизация работы ОТИ.

Регистрация и распознавание лиц. Опция, позволяющая выделять и сопровождать лица в потоке, выбирать оптимальный ракурс для последующей их идентификации. Распознавание лиц позволяет отследить, кто конкретно входит в охраняемую зону (помещение) и может использоваться для быстрого поиска людей, попавших на территорию ОТИ через конкретные КПП в заданное время.

Обнаружение скопления пассажиров. Видеоаналитика с достоверной точностью позволяет обнаруживать образование очередей в кассы, скопления в залах ожидания и других объектах ОТИ.

Непрерывный мониторинг работоспособности камер и качества видеосигнала. Осуществляется непрерывный контроль качества видеосигнала, распознавание фактов несанкционированного вмешательства в работу систем видеонаблюдения, либо внезапных нарушений условий наблюдения.

Оперативные уведомления на мобильные устройства. С помощью клиентской программы мобильного оператора связи осуществляется оперативная доставка уведомлений о возникновении нештатных ситуаций на мобильные устройства удаленных пользователей. Приложение совместимо со всеми популярными платформами мобильных устройств и беспроводными каналами ограниченной пропускной способности (3G, 4G и LTE). Автоматическое выявление и оперативное уведомление ПТБ о нештатных ситуациях позволяет гораздо эффективнее контролировать периметр и значительно повышает общий уровень безопасности ОТИ.

Централизованное управление и мониторинг. Современные решения в области интеллектуального видеонаблюдения обладают возможностями интеграции с системами контроля и управления доступом, сигнализации и противопожарной безопасности на ОТИ. Полноценная поддержка спецификаций видеоаналитики позволяет организовать централизованное управление всеми компонентами системы интеллектуального видеонаблюдения.

Инженерно-технические системы ОТБ, используемых на ОТИ и (или) ТС в целях защиты от АНВ. Требования по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС автомобильного транспорта предписывают СТИ:

- обеспечить необходимый количественный и качественный состав, а также схему размещения технических систем и средств досмотра для выявления, идентификации и распознавания предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, перевозочный и технологический секторы зоны ТБ, на критические элементы ОТИ у всех объектов досмотра.
- оснастить ОТИ инженерно-техническими средствами обеспечивающими:
 - *видеоидентификацию* (идентификацию физических лиц и/или транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения при их перемещении через границы зоны ТБ или критических элементов ОТИ);
 - *видеораспознавание* (обнаружение и распознавание характера событий, связанных с объектами видеонаблюдения и их обнаружение в произвольном месте и в произвольное время в перевозочном секторе зоны ТБ и на критических элементах ОТИ);
 - *видеообнаружение* (обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения в произвольном месте и в произвольное время в технологическом секторе зоны ТБ ОТИ);
 - *видеомониторинг* (обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, в заданном месте и в заданное время по периметру зоны ТБ и в зоне свободного доступа ОТИ);
 - передачу *видеоряда* в реальном времени;
 - выявление нарушителя, в том числе оснащенного специальными техническими средствами, *в реальном времени на всем периметре внешних границ* зоны ТБ и критических элементов ОТИ.

В дополнение к изложенному, посредством инженерно-технических систем и средств должно быть реализовано:

- электронное документирование перемещения персонала и посетителей в зону ТБ и на критические элементы ОТИ или из них;
- идентификация данных постоянного пропуска с предъявителем документа посредством применения биометрических устройств на границах зоны ТБ и критических элементов ОТИ;
- передача данных о лицах, пропущенных в зоны ТБ или на критические элементы ОТИ в реальном времени;
- хранение данных в электронном виде со всех технических средств ОТБ в течение одного месяца;
- возможность интеграции технических средств ОТБ с другими охранными системами.

В зависимости от присвоенной категории ОТИ, система требований к функционалу инженерно-технических систем и средств ОТБ претерпевает изменения, оказывающее влияние на программно-аппаратное обеспечение и комплектацию систем ОТБ.

При объявлении (установлении) повышенного уровня безопасности, пропорционально возрастает нагрузка на технические средства досмотра, автоматизированные системы анализа данных, содержащих функциональные показатели инженерно-технических систем ОТБ.

Особенности подбора и оснащения транспортных средств техническими средствами ОТБ подробно изложены в ОДМ 218.6.007-2012 «Методические рекомендации по выбору и применению технических средств обеспечения транспортной безопасности автобусов городского, пригородного, междугородного и международного сообщения, легковых автомобилей, перевозящих пассажиров, грузовых автомобилей, трамваев и троллейбусов».

Проектирование инженерно-технических систем транспортной безопасности.

Основная цель проектирования инженерно-технической системы ОТБ - разработка оптимальных, обоснованных, экономически целесообразных и эффективных инженерно-технических решений по оснащению ОТИ специализированными техническими средствами, устройствами и сооружениями, обеспечивающими предупреждение и предотвращение АНВ.

При проектировании необходимо:

- определить сметную стоимость оснащения инженерно-техническими системами ОТБ;
- обосновать устанавливаемую инженерно-техническую систему ОБТ на ОТИ;
- определить состав инженерно-технической системы и подсистем ОТБ объекта с технико-экономическими обоснованиями и требования к ним;
- определить порядок (схему) организации охраны с учетом оборудования объекта инженерно-техническими средствами (системами) ОТБ;
- предусмотреть возможность конфигурирования - от интеграции систем, включающих в себя несколько подсистем, до автономно работающих мини-систем и отдельных модулей.

Конфигурация инженерно-технической системы ОТБ разрабатывается на основе утвержденного Плана ОТБ и предполагает следующие основные подсистемы:

- инженерных сооружений ОТБ;
- досмотра;
- наблюдения и мониторинга;
- управления доступом;
- связи и оповещения;
- сбора и обработки информации;
- охранной сигнализации;
- электропитания и охранного освещения;

Технические требования к оборудованию определяются индивидуально, в строгом соответствии с содержательной частью Плана ОТБ и климатическими условиями региона дислокации ОТИ.

Типовые технические требования содержат:

- *требования к инженерным сооружениям (устройствам) ОТБ.* Инженерные сооружения (устройства) ОТБ должны обеспечивать защиту от несанкционированного доступа в охраняемые зоны и секторы, на критические элементы ОТИ путем разрушения, взлома защитных конструкций, преодоления ограждений периметра, вскрытия запирающих устройств. Инженерные сооружения (устройства) ОТБ предназначены для:
 - защиты от АНВ путем создания физической преграды;

- создания препятствий на пути движения нарушителя с целью затруднения (задержки) продвижения нарушителя к объекту защиты на время, достаточное для прибытия сил реагирования;
- обеспечения доступа в охраняемые зоны, секторы, на критические элементы ОТИ только через установленные рубежи доступа;
- обозначения границ охраняемых зон;
- предотвращения таранного прорыва транспортных средств в охраняемую зону;
- создания благоприятных условий для решения служебных задач сотрудниками ПТБ.

К инженерным сооружениям (устройствам) относятся:

- средства и сооружения для ограждения периметра зон и секторов;
- средства ограничения скорости движения автотранспорта, устройства полной остановки транспорта;
- контрольно-пропускные пункты;
- средства защиты оконных проемов зданий и сооружений;
- средства защиты дверных проемов зданий, сооружений и помещений;
- замки и запирающие устройства;
- технические средства и средства малой механизации для расчистки зоны отчуждения периметра (с 2-х сторон) от снега, кустарника, травы и каменных осыпей.

Инженерными сооружениями (устройствами) должны оборудоваться зоны ограниченного доступа, критические элементы ОТИ, подъезды к транспортным воротам, контрольно-пропускные пункты, технологические каналы и отверстия (вентиляционные короба, люки, водосбросы), а также другие места возможного несанкционированного проникновения на ОТИ.

Инженерные сооружения (устройства) должны удовлетворять следующим требованиям:

- обладать прочностью и долговечностью;
- затруднять нарушителю несанкционированный проход через рубеж доступа;
- ограничивать использование нарушителем подручных средств;
- обеспечивать достаточную пропускную способность при санкционированном или аварийном доступе;
- не оказывать влияния на работу технических средств ОТБ;
- обеспечивать эффективную работу службы ТБ.

К ограждениям предъявляются следующие общие требования:

- высота и заглубленность в грунт, затрудняющие преодоление при попытке несанкционированного доступа на ОТИ;
- долговечность и прочность конструкции;
- отсутствие узлов и конструкций, облегчающих преодоление ограждения;
- экономичность строительства и эксплуатации;
- возможность установки средств сигнализации и указательных предупредительных знаков.

Места входа (въезда) в зоны ТБ оборудуются инженерными средствами - воротами и калитками. Ворота устанавливают на автомобильных въездах. По периметру зоны ограниченного доступа могут быть установлены основные, запасные и (или) аварийные ворота. Конструкция ворот должна обеспечивать их жесткую фиксацию в закрытом положении. Ворота с электроприводом и дистанционным управлением должны быть оборудованы устройствами аварийной остановки и открытия вручную.

на случай неисправности или отключения электропитания. Ворота следует оборудовать ограничителями или стопорами для предотвращения произвольного открывания (движения).

- *требования к средствам досмотра.* Технические средства досмотра применяются для обнаружения оружия, боеприпасов, взрывчатых средств и других предметов и веществ, предназначенных для осуществления АНВ, при проходе людей или въезде транспортных средств на охраняемый объект, а также для предотвращения хищения материальных объектов.

Рекомендации по выбору и применению технических средств досмотра.

В состав технических средств досмотра персонала и посетителей могут входить:

- ручной металлодетектор;
- переносная рентгентелевизионная установка (для регионов со сложной криминогенной обстановкой);
- обнаружители паров и микрочастиц взрывчатых и отравляющих веществ.

В состав технических средств досмотра транспортных средств могут входить:

- досмотровые зеркала;
- эндоскопы.

Ручной металлодетектор предназначен для обнаружения оружия, скрытно переносимого в одежде человека. Технические требования к ручному металлодетектору:

- дальность обнаружения оружия типа ПМ - не менее 100 мм;
- должна быть предусмотрена звуковая и визуальная индикация обнаружения металлического предмета;
- время непрерывной работы - не менее 30 ч;
- должна быть обеспечена автоматическая настройка после включения.

Электропитание ручного металлодетектора должно осуществляться от аккумуляторной батареи.

Условия функционирования:

- рабочий диапазон температур - от +5 °C до +50°C;
- относительная влажность воздуха при +25°C - от 25% до 95 %.

Рекомендации по конструкции:

- масса с батареей питания должна составлять - не более 200 г;
- корпус металлообнаружителя должен быть ударопрочным.

Переносная рентгентелевизионная установка является средством неразрушающего контроля объекта и служит для визуализации его внутренней структуры.

Технические требования к рентгентелевизионной установке:

- время работы в автономном режиме - не менее 1,5 ч;
- размер поля контроля не менее - 300x200 мм;
- максимальное время непрерывной работы излучателя при работе от сетевого источника - не менее 20 мин (без дополнительного охлаждения);
- чувствительность контроля - не хуже 1,5 % (по специальным тестам);
- должно обеспечиваться сохранение полученных изображений на жестком диске управляющего компьютера.

Установка должна работать от однофазной электрической сети общего назначения частотой (50±1) Гц, напряжением от 190 до 240 В.

Условия функционирования:

- рабочий диапазон температур - от +5 °C до +50 °C;
- относительная влажность воздуха при +25 °C - от 25 % до 95 %.

Рентгентелевизионная установка должна иметь санитарно-эпидемиологическое заключение Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека.

Портативный обнаружитель паров и микрочастиц взрывчатых, отравляющих веществ предназначен для выявления взрывчатых веществ, взрывоопасных предметов и отравляющих веществ.

Рекомендуется применять детекторы, использующие метод газовой хроматографии. Ввод анализируемой пробы в детектор осуществляется либо за счет всасывания воздуха от поверхности или из щелей обследуемого объекта, либо путем предъявления захваченных на пробоотборник частиц или сорбированных паров взрывчатых и отравляющих веществ. Возможен отбор проб с помощью специальных салфеток.

Рекомендуется детектор со звуковой и световой индикацией обнаружения.

Эндоскопы и досмотровые зеркала предназначены для осмотра труднодоступных мест на транспортном средстве с целью выявления взрывных устройств, огнестрельного и холодного оружия. Комплект досмотровых зеркал должен содержать зеркала разных диаметров. Необходимо использовать досмотровые зеркала с подсветкой, а также рекомендуется штанга с регулируемой длиной от 600 до 2000 мм.

Рекомендуется использовать гибкий эндоскоп. Устройство должно иметь гибкий рабочий модуль диаметром не более 10 мм с дистальным концом, управление которым осуществляется в одной или двух плоскостях, в пределах $\pm 180^\circ$, вращением ручки (ручек).

Рекомендуется использовать эндоскопы с выводом изображения на монитор в реальном времени, осуществляющие протоколирование и запись видеоизображений в память видеорегистратора.

- *требования к системе наблюдения и мониторинга:*

- система наблюдения должна обеспечивать передачу визуальной информации о состоянии охраняемых зон, секторов и критических элементов ОТИ на пункт централизованного наблюдения, в специально выделенное помещение СТБ;
- система наблюдения должна в случае получения извещения о тревоге транслировать оператору видеонаблюдения изображение из охраняемой зоны для определения характера нарушения, места нарушения, направление движения нарушителя с целью определения оптимальных мер противодействия;
- система предназначена для наблюдения за обстановкой в охраняемых зонах, секторах, на критических элементах ОТИ, а также для определения факта несанкционированного проникновения, оперативной оценки ситуации и идентификации нарушителей.
- система наблюдения должна обеспечивать работу в автоматизированном режиме.
- система наблюдения должна обеспечивать возможность выполнения следующих функциональных требований (характеристик):
 - визуального контроля объектов наблюдения и прилегающих к ним территорий;
 - визуального контроля над действиями персонала СТБ и предоставления необходимой информации для координации этих действий;
 - архивирования видеоинформации для последующего анализа событий;
 - видеодокументирования событий в автоматическом режиме или по команде оператора;
 - программирования режимов работы;

- совместной работы с системами контроля и управления доступом, охранной сигнализации и охранного освещения;
- автоматического вывода изображений с камер, по сигналу средств обнаружения или иных технических средств охраны;
- разграничение полномочий доступа к управлению и видеоинформации с целью предотвращения несанкционированных действий;
- воспроизведение ранее записанной информации;
- оперативный доступ к видеозаписи и видеоархиву путем задания времени, даты и идентификатора камеры;

Видеонаблюдение ведется за зонами, секторами и критическими элементами ОТИ, периметром территории объекта; контрольно-пропускными пунктами, зонами досмотра персонала (пассажиров), транспорта.

Требования к камерам наблюдения. Применяются цветные IP-видеокамеры с функцией формирования и передачи по сети отдельных кадров в формате JPEG или высококачественного видеоизображения в формате MPEG-4 со скоростью до 25 к/с и разрешением от 640х480 пикс. IP-видеокамера должна быть снабжена варифокальным объективом. Светочувствительность не хуже 0,75 лк. IP-видеокамера должна иметь возможность подключения охранного датчика и релейный выход, а также гибко настраиваемый детектор движения. Для защиты от несанкционированного доступа IP-видеокамера должна поддерживать технологию IP-фильтрации. Камеры, предназначенные для наружной установки, должны размещаться в кожухах, обеспечивающих их работоспособность при воздействии природных факторов. Питание термокожуха и установленной в нем видеокамеры осуществляется от сети переменного тока 220 вольт. Диапазон рабочих температур в пределах $\pm 40^{\circ}\text{C}$, IP67.

В темное время суток, если освещенность охраняемой зоны ниже чувствительности видеокамер, должно включаться охранное освещение видимого или инфракрасного диапазона света. Зоны охранного освещения должны совпадать с зоной обзора телекамер. При необходимости наблюдения больших территорий объекта должны применяться объективы с переменным фокусным расстоянием и поворотные устройства с дистанционным управлением. Вне помещений объекта следует комплектовать телекамеры объективом с автоматической регулировкой диафрагмы. Запись видеоинформации осуществляется по детектору движения или по тревоге. В тревожном режиме изображение от камеры должно записываться с разрешением от 640х480 и скоростью 25 к/с. Глубина видеоархива не менее 30 суток.

Отображение видеоинформации осуществляется на местах мониторинга. Каждое место мониторинга должно быть обеспечено двумя мониторами с диагональю не менее 19 дюймов. Изменение настроек системы наблюдения осуществляется только с рабочего места администратора.

Программное обеспечение системы наблюдения должно поддерживать: возможность конвертации фрагментов в общедоступные форматы mp4 или avi и записи фрагментов на CD, DVD диски; интеграцию со средствами видеоаналитики, в том числе, распознавание автомобильных номеров.

Программное обеспечение системы наблюдения должно иметь заключение ЭКЦ МВД на пригодность для использования видеоизображения для проведения идентификационных исследований.

- *требования к системе контроля и управления доступом:* Система контроля и управления доступом должна обеспечивать:

- а) санкционированный доступ персонала, пассажиров, транспорта в зоны, секторы и критические элементы ОТИ;
- б) предотвращение несанкционированного доступа персонала, пассажиров, транспорта в зоны, секторы и критические элементы ОТИ;
- в) выдачу информации на пульт централизованного наблюдения о попытках несанкционированного доступа на объект.

В состав средств контроля и управления доступом должны входить:

- а) устройства, преграждающие управляемые в составе преграждающих конструкций и исполнительных устройств;
- б) устройства ввода идентификационных признаков в составе считывателей;
- в) устройства управления в составе аппаратных и программных средств.

Устройства ввода идентификационных признаков должны быть защищены от манипулирования путем перебора или подбора идентификационных признаков, а конструкция, внешний вид и надписи на считывателях и идентификаторах не должны приводить к раскрытию применяемых идентификационных признаков.

Система контроля и управления доступом должна обеспечивать выполнение следующих функциональных требований:

- открывание преграждающих устройств при считывании зарегистрированного в памяти системы идентификационного признака;
- запрет открывания преграждающих устройств при считывании незарегистрированного в памяти системы идентификационного признака;
- запись идентификационных признаков в память системы;
- защиту от несанкционированного доступа при записи кодов идентификационных признаков в память системы;
- сохранение идентификационных признаков в памяти системы при отказе и отключении электропитания;
- ручное, полуавтоматическое или автоматическое открывание преграждающих устройств для прохода при аварийных ситуациях, пожаре, технических неисправностях в соответствии с правилами установленного режима и правилами противопожарной безопасности;
- автоматическое формирование сигнала сброса при отсутствии факта прохода;
- выдачу сигнала тревоги при использовании системы аварийного открывания преграждающих устройств для несанкционированного проникновения;
- регистрацию и протоколирование событий;
- приоритетное отображение тревожных событий;
- управление работой преграждающих устройств в точках доступа по командам оператора;
- защиту технических и программных средств от несанкционированного доступа к элементам управления, установки режимов и к информации;
- автоматический контроль исправности средств, входящих в систему и линий передачи информации;
- возможность автономной работы контроллеров системы с сохранением контроллерами основных функций при отсутствии связи с пунктом централизованного управления;
- установку режима свободного доступа с пункта управления при аварийных ситуациях и чрезвычайных происшествиях;
- блокировку прохода по точкам доступа командой с пункта управления в случае нападения;

- возможность подключения дополнительных средств специального контроля, средств досмотра.
- *требования к системам связи и оповещения.* Система связи должна применяться для обеспечения управления деятельностью ПТБ в условиях оперативной обстановки, что достигается применением средств связи, отвечающих требованиям системы управления силами и средствами ПТБ.

Система оповещения на ОТИ создается для оперативного информирования персонала СТИ и пассажиров о тревоге или чрезвычайном происшествии (аварии, пожаре, стихийном бедствии, нападении, террористическом акте) и координации действий.

Система оповещения должна обеспечивать выполнение следующих функциональных требований (характеристик):

- подачу звуковых и (или) световых сигналов в зонах, секторах, на критических элементах ОТИ с постоянным или временным пребыванием людей;
- трансляцию речевой информации о характере опасности, необходимости и путях эвакуации, других действиях, направленных на обеспечение безопасности.
- *требования к системе сбора и обработки информации.* Средства сбора и обработки информации должны обеспечить интегрирование подсистем и средств комплексной системы безопасности и иметь:
 - возможность работы с оборудованием системы безопасности непосредственно через пользовательский интерфейс;
 - «всплывающие подсказки» (контекстное меню) при наведении курсором мыши на активные элементы интерфейса;
 - многообразие вариантов отображения данных и воспроизведения видеозаписи (мозаичного отображения данных от множества видеокамер, настройка раскладок, поддержка одноканального и полиэкранного туров), отображения месторасположения оборудования в пространстве и его настроек на интерактивных планах помещений, цифровых картах;
 - возможность самостоятельной разработки экранных форм для разных категорий пользователей с использованием DHTML шаблонов: добавление виртуальных кнопок, настройка диалоговых окон, средств управления компонентами системы;
 - поддержку как стандартных, так и специализированных клавиатур и джойстиков для управления PTZ-видеокамерами и для воспроизведения видеозаписей с помощью команд «пауза», «воспроизведение», «перемотка» и «ускоренная и покадровая (замедленная) перемотка»;
 - инструментарий для работы с данными, поступающими от различных подсистем: поиск информации в видеоархиве и базах данных, формирование отчетов, экспорт данных в файлы других форматов, печать на принтере, отправка сообщений электронной почтой и др.

Общая реакция системы на внешние и внутренние события, логика работы отдельных подсистем или единиц оборудования должна настраиваться с помощью макрокоманд и языка скриптов. Программное обеспечение должно позволять создавать неограниченное число временных зон, наступление и завершение которых представляет собой инициированное событие, настройку работы по расписанию (даты, часы, праздники, автоматический переход системы на зимнее/летнее время). Использование механизма макрокоманд и скриптов должно давать возможность создания сложных механизмов взаимодействия оборудования, реагирования одной подсистемы на события, зарегистрированные другой.

Настройка режимов протоколирования событий: выбор фильтров - критериев, по которым будет производиться выборка и отображение событий из общего протокола; отображение в «окне протокола событий» оперативной информации по событиям определенного вида (тревожным, информационным, всем типам событий) или по событиям, регистрируемым одной из подсистем (датчиками, видеокамерами, др.); поиск событий по заданным параметрам: времени, виду события; настройку времени хранения протокола событий; настройку «закладок» для каждого вида регистрируемых событий (отключения/подключения компьютеров, срабатывания детектора движения, тревоги по видеокамере и др.).

Стабильность функционирования системы безопасности обеспечивается реализацией функций программно-аппаратных решений для самовосстановления подсистем; настройки режима внутреннего протоколирования событий, включая работу операторов, старт системы и др.; использование СУБД в качестве внутренней БД с функцией автоматической репликации баз данных на все рабочие места системы, например, при изменении данных, при запуске, при восстановлении связи; синхронизацией баз данных между удаленными серверами; созданием и назначением статуса «эталонной» базы данных; поддержки средств криптографии, цифровой подписи; многоуровневого ранжирования прав доступа: «доступ запрещен, мониторинг, управление, конфигурирование, администрирование».

- *требования к охранной сигнализации.* Система охранной сигнализации должна: обнаруживать действия нарушителя и выдавать извещение о несанкционированном проникновении; выдавать извещение о неисправности при отказе технических средств охранной сигнализации; сохранять исправное состояние при воздействии факторов окружающей среды; быть устойчивой к установленным в стандартах на системы конкретного вида повреждениям какой-либо своей части и не вызывать других повреждений в системе или не приводить к косвенной опасности вне ее; сохранять работоспособное состояние при отключении основного источника электропитания в течение времени прерывания электропитания.

Система охранной сигнализации не должна выдавать ложного сигнала тревоги при переключениях источников электропитания с основного на резервный, и обратно.

Система охранной сигнализации должны быть защищена от несанкционированного доступа к ее управлению. Охранные датчики должны иметь функциональные характеристики, которые удовлетворяют требованиям обеспечения безопасности данного объекта. Охранные датчики должны иметь защиту от несанкционированных действий в целях нарушения их работоспособности.

- *требования к системам электропитания и охранного освещения.*

Электропитание технических средств ОТБ от электрической сети переменного тока должно осуществляться от отдельной группы электропитания. Помещение, в котором размещены электрощиты или сами электрощиты, должны быть оборудованы охранной сигнализацией и средствами контроля доступа.

Для аварийного электроснабжения средств транспортной безопасности, должны использоваться источники бесперебойного электропитания. Мощность источника бесперебойного электропитания должна быть достаточной для электроснабжения в течение не менее 24 часов в дежурном режиме следующих систем:

- охранной и тревожной сигнализации;
- линейной части системы контроля и управления доступом;
- системы связи;

Средства охранного освещения должны обеспечивать в любое время суток необходимые условия видимости ограждений территории, периметра зданий, зон ограниченного доступа, подъездных путей для движения транспорта и мест несения службы сотрудниками ПТБ.

В состав охранного освещения должны входить:

- осветительные приборы;
- кабельные и проводные сети;
- аппаратура управления.

Охранное освещение должно состоять из основного и тревожного. Основное охранное освещение должно быть предназначено для создания минимально допустимой величины освещенности контролируемых зон. Тревожное охранное освещение предназначено для обеспечения расширения возможности визуального обзора контролируемых зон.

Система охранного освещения должна обеспечивать:

- освещенность горизонтальную на уровне земли или вертикальную на плоскости ограждения, стены не менее 5 люксов в темное время суток;
- равномерно освещенную сплошную полосу шириной не менее 3-4 метров;
- возможность ручного и автоматического включения дополнительных источников света на отдельном участке (зоне) охраняемой территории (периметра) при срабатывании охранной сигнализации;
- ручное управление работой освещения из помещения охраны;
- совместимость с техническими средствами охранной сигнализации и видеонаблюдения;
- непрерывность работы в помещении и на постах охраны.

Освещенность мест, где производится проверка пропусков, должна быть не менее 150 люкс.

В темное время суток охранное освещение должно постоянно работать. Тревожное охранное освещение должно включаться при срабатывании охранной сигнализации периметра в темное время суток.

Техническая документация на работы по устройству инженерно-технических систем ОТБ, задание на монтажно-наладочные работы по оснащению объекта, комплект технических условий и согласований входят в состав проектной документации.

Разработка, принятие и исполнение внутренних организационно-распорядительных документов. Приказом Минтранса России от 08.02.2011 года № 42, раздел II «Автомобильный транспорт» сформулированы требования по ОТБ для различных категорий ОТИ и ТС, учитывающие уровни безопасности ОТИ. Требованиям установлены разработка СТИ, утверждение и исполнение внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по ОТБ ОТИ и/или ТС, являющихся приложением к Плану ОТБ ОТИ и/или ТС, а именно:

- положение (устав) ПТБ ОТИ и/или ТС СТИ (при наличии таких подразделений).
- организационно-штатная структура управления в СТИ.
- номенклатура (перечень) должностей работников СТИ (далее - персонала), осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ или ТС.
- номенклатура (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с ОТБ ОТИ или ТС.

- номенклатура (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне ТБ или на критических элементах ОТИ или ТС.
- положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ или ТС.
- порядок выявления и распознавания на контрольно-пропускных пунктах (постах) или на транспортных средствах физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону ТБ или на критические элементы ОТИ или ТС, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критические элементы ОТИ или ТС в соответствии с законодательством Российской Федерации (далее - предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения).
- порядок проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки данных инженерно-технических систем и средств ОТБ, осуществляемых для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ или ТС.
- порядок реагирования лиц, ответственных за ОТБ и персонала, непосредственно связанного с ОТБ ОТИ и/или ТС, а также ПТБ на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении ОТИ или ТС.
- порядок информирования компетентного органа в области ОТБ и уполномоченных подразделений ФОИВ в области обеспечения безопасности Российской Федерации, ФОИВ, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления ФОИВ, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельности ОТИ и/или ТС.
- порядок доведения до сил ОТБ информации об изменении уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию.
- порядок функционирования инженерно-технических систем ОТБ, включая порядок передачи данных с таких систем уполномоченным подразделениям ФОИВ в области обеспечения безопасности Российской Федерации, ФОИВ, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления ФОИВ, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта (далее - *порядок передачи данных с инженерно-технических систем*).

Ниже приведены образцы перечисленных организационно-распорядительных документов, объединенные проектом приказа «об утверждении организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры», следует отметить, приводимые формы документов не имеют жесткой регламентации и являются лишь пособием, отражающим общую структуру и содержание.

Разрабатывая план ОТБ ОТИ и ТС, СТИ определяет систему мер для защиты ОТИ или ТС от разновидностей угроз совершения АНВ. Часть сведений Плана ОТБ ОТИ, содержащих эффективные меры защиты, оформляется в виде внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по ОТБ ОТИ и (или) ТС.

Например, сведения «о границах части (наземной, подземной, воздушной, надводной, подводной) ОТИ и/или ТС, проход в которую осуществляется через специально оборудованные места на ОТИ или ТС для осуществления контроля в установленном порядке за проходом людей и проездом транспортных средств» оформляются

организационно-распорядительным документом СТИ, в котором приводится описание конфигураций и границ зоны свободного доступа ОТИ, зоны ТБ ОТИ, перевозочного и технологического секторов зоны ТБ ОТИ в соответствии с результатами оценки уязвимости (подпункты 5.25.1, 5.25.2, 5.25.3, 5.25.4 пункта 5.25 Требований).

Примерное содержание организационно-распорядительного документа (приказа) СТИ:

...в целях обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры исходя из конструктивных особенностей ОТИ и места его расположения на местности, ..., установить конфигурацию и границы территории ОТИ:

- зоны свободного доступа - (описательная часть);*
- зоны транспортной безопасности - (описательная часть);*
- технологического сектора - (описательная часть);*
- перевозочного сектора - (описательная часть);*
- критических элементов ОТИ (с указанием их перечня) - (описательная часть).*
- схема размещения и состав оснащения постов на границах зоны безопасности и /или её секторов, критических элементов ОТИ, а также зоны свободного доступа.*

Аналогично, тем же организационно-распорядительным документом оформляются сведения о критических элементах ОТИ - приводится перечень критических элементов, устанавливается их конфигурация и границы с кратким описанием в соответствии с результатами оценки уязвимости ОТИ (подпункты 5.25, 5.25.2 Требований). Схематически, конфигурация и границы зон и критических элементов отображаются на План-схеме ОТИ. Таким образом, в зависимости от содержания Плана ОТБ ОТИ или ТС, количество и содержание организационно-распорядительных документов СТИ может варьироваться, отражая специфику ОТИ.

Контроль исполнения внутренних организационно-распорядительных документов СТИ составляет, как правило, компетенцию должностного лица, ответственного за организацию деятельности по ОТБ на ОТИ.

К формам «внешнего» контроля следует отнести организацию и проведение проверок СТИ, в том числе - плановых и внеплановых выездных с использованием специальных технических средств территориальными подразделениями ФСНТ, осуществляющими:

- систематическое наблюдение за исполнением, анализ и прогнозирование исполнения требований в ОТБ субъектами транспортной инфраструктуры.
- эффективность принятия предусмотренных мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений.

Более подробно см. часть № 9.

Об утверждении организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры

наименование субъекта транспортной инфраструктуры

В соответствии с требованиями пункта 5.6 приказа Минтранса России от 08.02.2011 г. № 42 «Об утверждении требований безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» и в целях реализации мер по обеспечению транспортной безопасности в _____

наименование субъекта транспортной инфраструктуры

приказываю:

1. Утвердить нижеперечисленные внутренние организационно-распорядительные документы, направленные на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры:

- положение (устав) подразделения транспортной безопасности ОТИ
« _____ »

наименование СТИ

(Приложение № 1);

- организационно-штатную структуру подразделения (по вопросам обеспечения транспортной безопасности) (Приложение № 2);
- положение (инструкцию) о пропускном и внутриобъектовом режиме на объекте транспортной инфраструктуры (Приложение № 3);
- порядок проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемые для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ (Приложение № 4);
- порядок реагирования лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности и персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ, а также сил обеспечения транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении ОТИ (Приложение № 5);
- порядок информирования компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченных подразделений ФОИВ в области обеспечения безопасности Российской Федерации, ФОИВ, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления ФОИВ, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ (Приложение № 6);
- порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию (Приложение № 7);
- порядок функционирования инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, включая порядок передачи данных с таких систем уполномоченным подразделениям ФОИВ в области обеспечения безопасности

Российской Федерации, ФОИВ, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления ФОИВ, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ (Приложение № 8);

2. Ответственным должностным лицам за обеспечение транспортной безопасности на закреплённых объектах транспортной инфраструктуры:

2.1. Информировать в наглядной и доступной форме всех физических лиц, находящихся на ОТИ, а также юридических лиц, осуществляющих на них какие-либо виды деятельности, о требованиях законодательства о транспортной безопасности направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ, в части касающейся включая запрещение:

2.1.1 прохода (проезда) в зоны транспортной безопасности без соблюдения условий допуска;

2.1.2 перевозки по поддельным (подложным) и/или недействительным проездным, перевозочным и/или удостоверяющим личность документам;

2.1.3 проноса (провоза) предметов и/или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и зону свободного доступа ОТИ, а также о предметах и веществах, которые запрещены или ограничены для перемещения;

2.1.4 совершения АНВ в отношении ОТИ, а также иных действий, приводящих к повреждению устройств и оборудования ОТИ или использованию их не по функциональному назначению, влекущих за собой человеческие жертвы, материальный ущерб или возможность наступления таких последствий.

2.2. совместно с подразделением транспортной безопасности оборудовать пост (пункт) управления обеспечением транспортной безопасности и разработать необходимую документацию по организации охраны ОТИ и разместить её в помещении охраны.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на _____

должность

подпись

ФИО

печать

Экземпляр
№ _____

Указание по
ограничению доступа

Реестровый №

Утверждение

ПОЛОЖЕНИЕ (УСТАВ)
подразделения транспортной безопасности ОТИ
субъекта транспортной инфраструктуры

- 1. Общие положения.**
- 2. Структура подразделения ТБ.**
- 3. Задачи и функции подразделения ТБ.**
 - 3.1. Основными задачами подразделения ТБ являются:
 - 3.2. В соответствии с основными задачами, подразделение ТБ выполняет следующие функции:
 - 3.2.1. - постоянно (при первом уровне безопасности):
 - 3.2.2. - дополнительно при втором уровне безопасности:
 - 3.2.3. - дополнительно при третьем уровне безопасности:
- 4. Взаимодействие подразделения ТБ.**
 - 4.1. с другими структурными подразделениями СТИ.
 - 4.2. СТИ, осуществляющими хозяйственную деятельность на данном ОТИ.
 - 4.3. СТИ, с которыми имеется технологическое взаимодействие на постоянной основе.
- 5. Права подразделения ТБ.**
- 6. Ответственность подразделения ТБ.**
 - 6.1. Ответственность руководителя подразделения ТБ.
 - 6.2. Ответственность сотрудников подразделения ТБ (устанавливается должностными инструкциями).
- 7. Заключительные положения.**

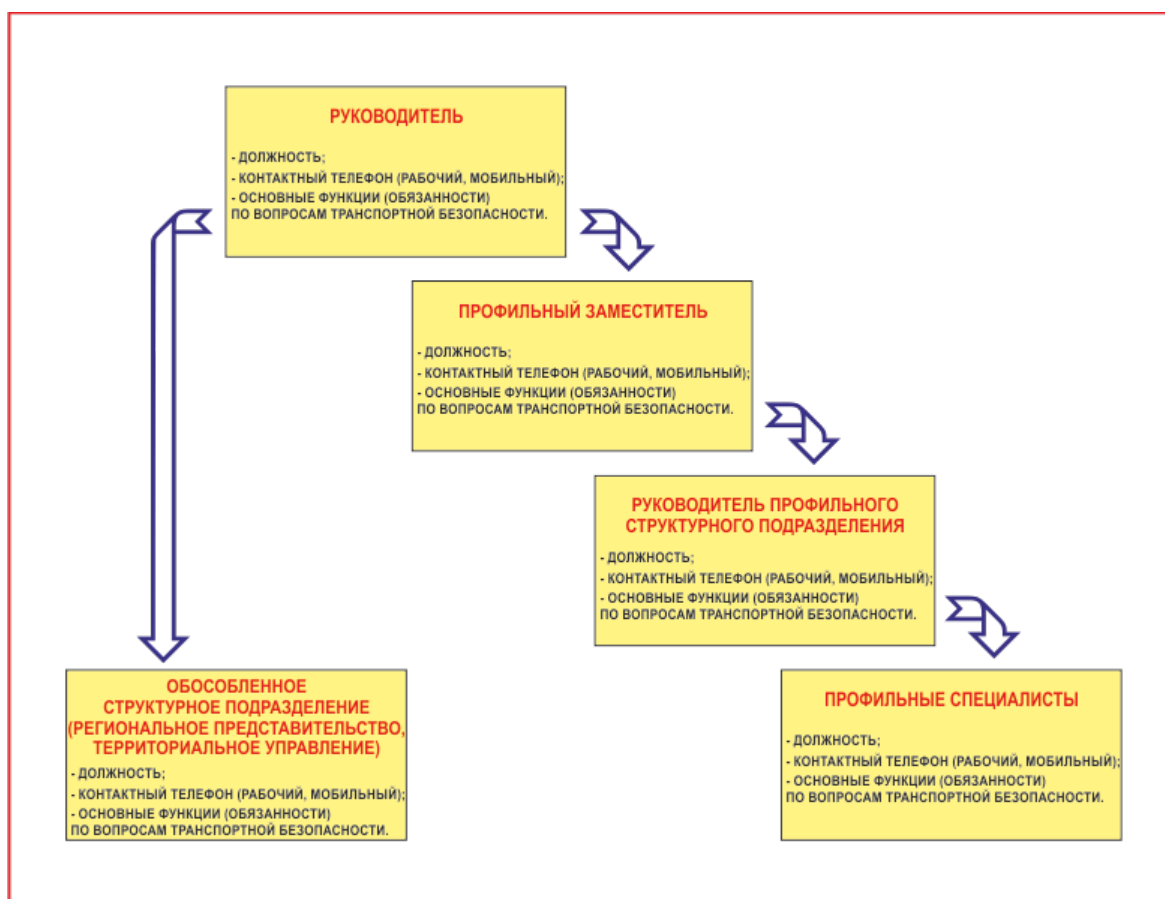
Экземпляр
№ _____

Указание по
ограничению доступа

Реестровый №

Утверждение

ОРГАНИЗАЦИОННО-ШТАТНАЯ СТРУКТУРА подразделения транспортной безопасности ОТИ субъекта транспортной инфраструктуры



2. Номенклатура (перечень) должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры (далее – персонал), осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ.

Номенклатура (перечень) должностей работников СТИ, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности ОТИ:

№	Структурное подразделение	Должность	Ф.И.О.	Контактный телефон (рабочий/мобильный)	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений
1	2	3	4	5	6	7	8

Номенклатура (перечень) должностей работников СТИ, осуществляющих деятельность на критических элементах ОТИ:

№	Структурное подразделение	Должность	Ф.И.О.	Контактный телефон (рабочий/мобильный)	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений	Наименование критических элементов
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Номенклатура (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ.

Перечень должностей персонала ОТИ, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ:

№	ФИО	Должность	Контактный телефон рабочий, мобильный	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений
1	2	3	4	5	6	7

Перечень должностей привлеченных подразделений обеспечения транспортной безопасности ОТИ:

№	Подразделение	ФИО	Должность	Контактный телефон (рабочий, мобильный, домашний)	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений
1	2	3	4	5	6	7	8

Номенклатура (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ (по каждому юридическому лицу, осуществляющему на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ).

1. Юридическое лицо:
 - 1.1. Полное официальное наименование;
 - 1.2. Сокращенное официальное наименование;
 - 1.3. Юридический адрес;
 - 1.4. Почтовый адрес;
 - 1.5. Контактная информация.

2. Вид деятельности юридического лица по ОКВЭД, осуществляемый на ОТИ в зоне транспортной безопасности (на критическом элементе).
3. Основания нахождения в зоне транспортной безопасности (на критическом элементе) ОТИ.
4. Срок действия договора (соглашения).
5. Место расположения в зоне транспортной безопасности (на критическом элементе) ОТИ;
6. Номенклатура должностей персонала юридического лица:

№	Должность	Ф.И.О.	Контактный телефон (рабочий/мобильный)	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений	Сектор зоны транспортной безопасности и/или наименование критического элемента
1	2	3	4	5	6	7	8

Экземпляр
№ _____

Указание по
ограничению доступа

Реестровый №

Утверждение

ИНСТРУКЦИЯ

о пропускном и внутриобъектовом режиме на объекте транспортной инфраструктуры

« _____ »
наименование субъекта транспортной инфраструктуры

1. Общие положения.

2. Пропускной режим.

- 2.1. Ответственный за пропускной режим на ОТИ.
- 2.2. Обязанности ответственного за пропускной режим на ОТИ.
 - 2.2.1 Обязанности персонала сил транспортной безопасности, обеспечивающих функционирование КПП.
 - 2.2.2 Порядок действия персонала КПП в случае непосредственной, прямой угрозе и совершении АНВ на ОТИ.
 - 2.2.3 Порядок действий при выявлении физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критический элемент ОТИ, а также предметов, веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критический элемент ОТИ.
 - 2.2.4 Порядок взаимодействия с силами транспортной безопасности (группами быстрого реагирования) в случае непосредственной, прямой угрозе и совершении АНВ на ОТИ.
 - 2.2.5 Порядок доступа физических лиц и транспортных средств в зону транспортной безопасности ОТИ через КПП в рабочее и нерабочее время.
 - 2.2.6 Порядок доступа по постоянным пропускам персонала ОТИ и служебных, производственных автотранспортных средств, эксплуатируемых субъектом транспортной инфраструктуры, а также персонала юридических лиц, осуществляющих свою деятельность в зонах транспортной безопасности, а также эксплуатируемых такими организациями в зоне транспортной безопасности служебных, производственных автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов.
 - 2.2.7 Порядок доступа по разовым пропускам посетителей на ОТИ.
 - 2.2.8 Порядок доступа по разовым пропускам на ОТИ пожарно-спасательных расчетов, аварийно-спасательных команд, службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения, бригады скорой медицинской помощи.
 - 2.2.9 Порядок доступа по разовым пропускам уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации.
- 2.3. Порядок изъятия пропусков.

3. Внутриобъектовый режим.

- 3.1. Ответственный за внутриобъектовый режим.
- 3.2. Обязанности должностных лиц и персонала по поддержанию внутриобъектового режима.

- 3.3. Порядок доступа персонала в сектора зон транспортной безопасности, на критические элементы, и др. помещения (территории, элементы) ОТИ.
- 3.3.1. Порядок использования пропусков при нахождении в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ.
- 3.4. Правила внутреннего распорядка.
- 4. Дополнительные меры безопасности, устанавливаемые при изменении уровня безопасности ОТИ.**
- 5. Контроль за соблюдением пропускного и внутриобъектового режима.**

- Приложения:**
- № 1. Схема ОТИ.
 - № 2. Виды постоянных пропусков.
 - № 3. Виды транспортных пропусков.
 - № 4. Виды материальных пропусков.
 - № 5. Формы заявок на оформление пропусков.
 - № 6. Обязанности владельца постоянного пропуска.
 - № 7. Список лиц, имеющих право получения (сдачи) ключей, снятия с охраны и сдачу под охрану служебных помещений.
 - № 8. Акт о совершении нарушения в области ТБ.

Экземпляр
№ _____

Указание по
ограничению доступа

Реестровый №

Утверждение

ПОРЯДОК

проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки
данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной
безопасности, осуществляемые для выявления подготовки к совершению АНВ
или совершения АНВ в отношении ОТИ

1. Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования силами транспортной безопасности при патрулировании.
- 1.1. Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования силами транспортной безопасности при патрулировании зон транспортной безопасности.
- 1.2. Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования силами транспортной безопасности при патрулировании зоны свободного доступа.
2. Порядок проверки документов группой быстрого реагирования при задержании нарушителя.
3. Порядок оценки данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности в отношении ОТИ.

Экземпляр
№ _____

Указание по
ограничению доступа

Реестровый №

Утверждение

ПОРЯДОК

реагирования лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности и персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ, а также сил обеспечения транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении ОТИ.

1. Порядок реагирования при 1 уровне.

- 1.1. Порядок передачи информации группе быстрого реагирования, лицу, ответственному за транспортную безопасность с поста транспортной безопасности, контрольно-пропускных пунктов/постов, сил транспортной безопасности, патрулирующих зону транспортной безопасности и зону свободного доступа.
- 1.2. Порядок выдвижения ГБР с целью задержания нарушителей.
- 1.3. Порядок передачи выявленных нарушителей уполномоченным представителям подразделений ФОИВ (МВД).
- 1.4. Порядок передачи распознанных предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности с момента их выявления представителям подразделений ФОИВ (МВД).

2. Порядок реагирования при 2 уровне.

- 2.1. Порядок передачи информации ГБР, ЛОТБ с поста транспортной безопасности, контрольно-пропускных пунктов /постов, сил транспортной безопасности, патрулирующих зону транспортной безопасности и зону свободного доступа.
- 2.2. Порядок выдвижения ГБР с целью задержания нарушителей.
- 2.3. Порядок передачи выявленных нарушителей уполномоченным представителям подразделений ФОИВ (МВД).
- 2.4. Порядок передачи распознанных предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности с момента их выявления представителям подразделений ФОИВ (МВД).

3. Порядок реагирования при 3 уровне.

- 3.1. Порядок передачи информации ГБР, ЛОТБ с поста транспортной безопасности, контрольно-пропускных пунктов /постов, сил транспортной безопасности, патрулирующих зону транспортной безопасности и зону свободного доступа.
- 3.2. Порядок выдвижения ГБР с целью задержания нарушителей.
- 3.3. Порядок передачи выявленных нарушителей уполномоченным представителям подразделений ФОИВ (МВД).
- 3.4. Порядок передачи распознанных предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности с момента их выявления представителям подразделений ФОИВ (МВД).

Экземпляр
№ _____

Указание по
ограничению доступа

Реестровый №

Утверждение

ПОРЯДОК

информирования компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченных подразделений ФОИВ в области обеспечения безопасности Российской Федерации, ФОИВ, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления ФОИВ, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ.

- 1. Информирование компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности.**
 - 1.1. Наименование получателя информации;
 - 1.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);
 - 1.3. Какая информация;
 - 1.4. Способ передачи информации;
 - 1.5. Сроки передачи информации;
 - 1.6. Форма передачи информации;
 - 1.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;
 - 1.8. Срок хранения носителей информации.
- 2. Информирование уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации.**
 - 2.1. Наименование получателя информации;
 - 2.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);
 - 2.3. Какая информация;
 - 2.4. Способ передачи информации;
 - 2.5. Сроки передачи информации;
 - 2.6. Форма передачи информации;
 - 2.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;
 - 2.8. Срок хранения носителей информации.
- 3. Информирование уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.**
 - 3.1. Наименование получателя информации;
 - 3.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);
 - 3.3. Какая информация;
 - 3.4. Способ передачи информации;
 - 3.5. Сроки передачи информации;
 - 3.6. Форма передачи информации;
 - 3.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;
 - 3.8. Срок хранения носителей информации.
- 4. Информирование территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта.**
 - 4.1. Наименование получателя информации;

- 4.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);
- 4.3. Какая информация;
- 4.4. Способ передачи информации;
- 4.5. Сроки передачи информации;
- 4.6. Форма передачи информации;
- 4.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;
- 4.8. Срок хранения носителей информации.

5. Информирование иных органов исполнительной власти (МЧС и т.д.).

- 5.1. Наименование получателя информации;
- 5.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);
- 5.3. Какая информация;
- 5.4. Способ передачи информации;
- 5.5. Сроки передачи информации;
- 5.6. Форма передачи информации;
- 5.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;
- 5.8. Срок хранения носителей информации.

Экземпляр
№ _____

Указание по
ограничению доступа

Реестровый №

Утверждение

ПОРЯДОК

доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации
об изменении уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию.

1. **Порядок доведения информации об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности ОТИ до ОТИ от субъекта транспортной инфраструктуры.**
2. **Порядок доведения информации об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности ОТИ до руководителя, начальника ОТИ и лица ответственного за транспортную безопасность.**
3. **Порядок доведения информации об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности ОТИ до подразделений транспортной безопасности.**
4. **Порядок и сроки реализации дополнительных мер при изменении уровня безопасности с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности с учетом категории ОТИ:**
 - 4.1. По отдельному элементу ОТИ.
 - 4.2. По отдельному элементу ОТИ.
 - 4.3. По отдельному элементу ОТИ.
5. **Схема оповещения сил транспортной безопасности при изменении уровня безопасности с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности.**
 - 5.1. В рабочее время.
 - 5.2. В нерабочее время.

**Виды связи, применяемые на ОТИ в интересах обеспечения транспортной
безопасности, схема связи.**

Экземпляр
№ _____

Указание по
ограничению доступа

Реестровый №

Утверждение

ПОРЯДОК

функционирования инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, включая порядок передачи данных с таких систем уполномоченным подразделениям ФОИВ в области обеспечения безопасности Российской Федерации, ФОИВ, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления ФОИВ, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ.

1. Режим функционирования инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности (ИТС ОТБ)

- 1.1 Описание структуры ИТС ОТБ.
- 1.2 Инженер-оператор данной системы, администратор базы данных.
- 1.3 Перечень лиц, допущенных к ИТС ОТБ.
- 1.4 Права и обязанности специалистов, персонала в условиях функционирования ИТС ОТБ.
- 1.5 Организационное обеспечение – внутренняя организация ИТС ОТБ, обеспечивающая управление всеми подсистемами ИТС ОТБ.
- 1.6 Техническое обеспечение – технические средства, обеспечивающие функционирование ИТС ОТБ, сопряжение с внешними устройствами, другими ИТС.
- 1.7 Описание программного обеспечения.
- 1.8 Описание порядка защиты информации от несанкционированного доступа.
- 1.9 Порядок обслуживания системы ИТС ОТБ, выявление неисправностей.

2. Порядок передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени.

- 2.1. Уполномоченным подразделениям федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации
- 2.2 Уполномоченным подразделениям федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.
- 2.3 Уполномоченным подразделениям территориальным управлениям федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

Управление инженерно-техническими системами, техническими средствами и силами ОТБ. Пункты (5.21 – 5.24) Требований по ОТБ для различных категорий ОТИ и ТС, направленные на управление инженерно-техническими системами (ИТС), техническими средствами (ТС) и силами ОТБ, а именно:

- выделить на ОТИ и ТС и оборудовать в соответствии с утвержденными Планами ОТБ отдельные помещения или выделенные участки помещений для управления инженерно-техническими системами и силами ОТБ - постами (пунктами) управления ОТБ в стационарном и (или) подвижном варианте;
- создать и оснастить посты (пункты) управления ОТБ необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами ОТБ ОТИ или ТС, так и с силами ОТБ других ОТИ или ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие;
- обеспечить круглосуточное непрерывное функционирование постов (пунктов) управления ОТБ ОТИ или ТС, а также накопление, обработку и хранение в электронном виде данных со всех технических средств ОТБ и передачу указанных данных, в соответствии с установленным порядком, уполномоченным подразделениям ФСБ, МВД и Минтранса России;
- обеспечить видеонаблюдение за действиями сил транспортной безопасности на КПП и постах (пунктах) управления ОТБ ОТИ или ТС.

СТИ, при разработке Плана ОТБ ОТИ и (или) ТС в соответствии с предписанием п. 4.7 «о количестве и местах расположения специально оборудованных помещений, из которых осуществляется управление инженерно-техническими системами и силами ОТБ (пост (пункт) управления ОТБ на ОТИ или ТС)» Порядка, утвержденного приказом Минтранса РФ от 11.02. 2010 г. № 34, формирует раздел, содержащий:

1. Состав, режим функционирования, места расположения и основные задачи пунктов управления и постов ОТБ ОТИ: установление на ОТИ необходимого количества пунктов управления обеспечением транспортной безопасности (далее – ПУ ОТБ); размещение ПУ ОТБ в определенных помещениях (части помещения) с отображением мест расположения пунктов управления ОТБ на ОТИ на план-схеме ОТИ; описание режима функционирования ПУ ОТБ (круглосуточно, непрерывно и т.д.); состав операторов, которые задействованы (допущены) для работы на постах, пунктах транспортной безопасности, количество смен.

Пример оформления:

ПУ и посты ОТБ (примерно)	Места расположения, режим функционирования, состав и основные функции
Центральный пункт управления	<p>Административный корпус, этаж, комн. №, круглосуточно, В составе ЦПУ создаются и оснащаются необходимыми средствами управления и связи следующие круглосуточные посты управления:</p> <ul style="list-style-type: none"> - старшего дежурных сил ОТБ; - старшего смены охраны ПТБ, (оператора ТС ОТБ). <p>При повышении уровней безопасности и/или возникновении угроз совершения (совершении) АНВ в составе ЦПУ организуются и оснащаются необходимыми средствами управления и связи ПУ лиц, ответственных за ОТБ в СТИ и на ОТИ (сменный), а также рабочие места для представителей уполномоченных подразделений ФОИВ (оперативного штаба), прибывающих на ОТИ для осуществления ответных мер.</p> <p>Основными задачами ЦПУ являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – управление дежурными силами ОТБ ОТИ, взаимодействие с правоохранительными структурами и силами ОТБ других ОТИ и ТС, с которыми осуществляется технологическое взаимодействие;

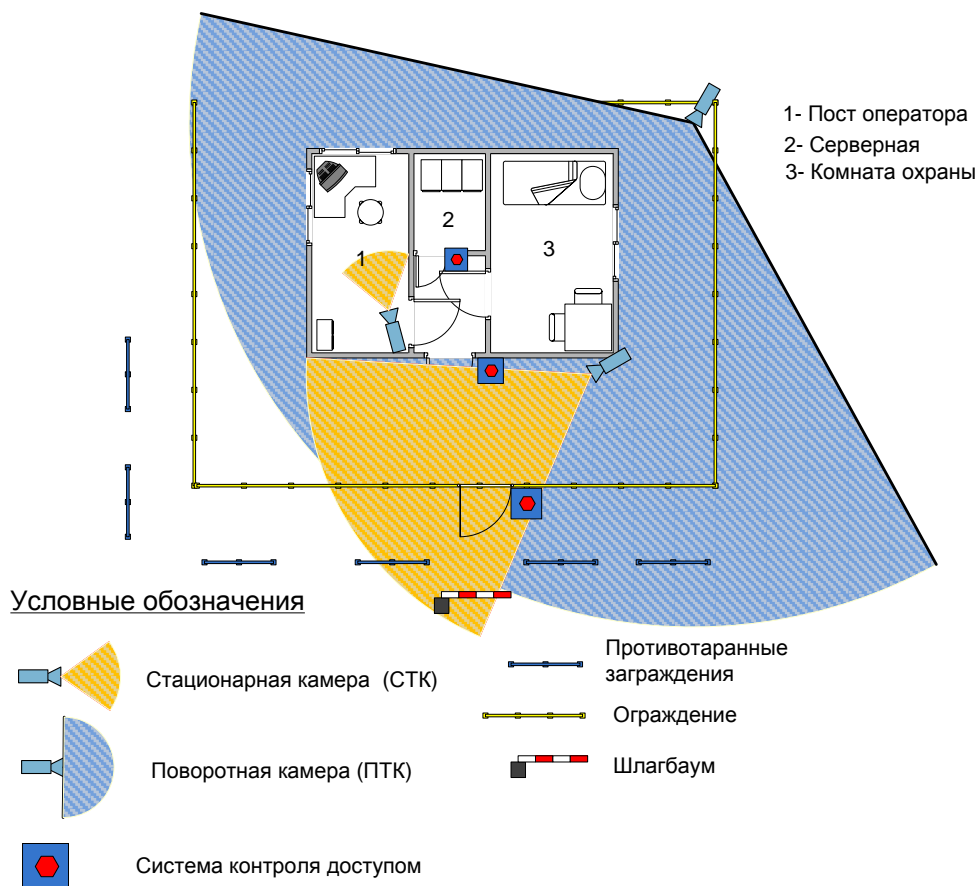
	<ul style="list-style-type: none"> – информирование уполномоченных ФОИВ и их структурных подразделений о возникновении угроз совершения (совершении) АНВ в деятельности ОТИ; – оповещение сил ОТБ ОТИ об установлении повышенных уровней безопасности, возникновении угроз совершения (совершении) АНВ; – обеспечение непрерывного контроля выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей ТС ОТБ, накопление, обработка и передача данных с ТС ОТБ уполномоченным подразделениям ФОИВ.
Посты ОТБ (напр., ФОИВ)	
Пост ОТБ № 1	<p>Главная проходная, круглосуточно. Пост оснащен ИТС ОТБ, техническими средствами досмотра, средствами связи и оповещения.</p> <p>Основными задачами поста являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – обеспечение контролируемого доступа физических лиц и материальных объектов по пропускам установленного вида, предотвращение проноса предметов и веществ, запрещенных (ограниченных) для перемещения в зону транспортной безопасности и на КЭ ОТИ; – регистрация прохода физических лиц и перемещения материальных средств через пост ОТБ; – выявление физических лиц и материальных объектов, подготавливающих или совершающих АНВ, путем наблюдения и собеседования на посту и его границах.
Пост ОТБ № 2	<p>Автомобильный въезд, круглосуточно, Пост расположен в отдельном модульном строении. Пост оснащен ИТС ОТБ, техническими средствами досмотра, средствами связи и оповещения.</p> <p>Основными задачами поста являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – обеспечение контролируемого доступа автотранспорта и материальных объектов по пропускам установленного вида, предотвращение провоза предметов и веществ, запрещенных (ограниченных) для перемещения в зону транспортной безопасности и на КЭ ОТИ; – выявление физических лиц и материальных объектов, подготавливающих или совершающих АНВ, путем наблюдения и собеседования на посту и его границах; – регистрация проезда автомобильного транспорта через пост; – регистрация провоза материальных средств через пост.
Посты ОТБ (напр., ЧОП)	
Пост ОТБ № 3 (патруль)	<p>Пост круглосуточный. В состав поста входят два сотрудника из состава ЧОП. Под охраной и наблюдением поста находятся участок _____ ОТИ и зоны _____ с технологическим оборудованием и складскими площадками (КЭ №№ 1-н). Основными задачами поста являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – выявление нарушителей, фактов совершения или подготовки к совершению АНВ путем патрульного обхода участков зоны ТБ и границ КЭ ОТИ; – недопущение нарушителей, совершения или подготовки к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося в зоны ТБ и на КЭ ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ; – контроль выполнения всеми физическими и юридическими лицами требований пропускного и внутриобъектового режимов в зоны ТБ и на КЭ ОТИ.

2 Оснащение ПУ ОТБ (примерный перечень):

- **Средства связи**, (стационарные мобильные), обеспечивающие взаимодействие с администрацией СТИ; уполномоченными подразделениями ФОИВ; другими ОТИ и/или ТС, с которыми осуществляется технологическое взаимодействие; переносные УКВ радиостанции, используемые только в целях ОТБ для обеспечения управления силами подразделений ТБ ОТИ; устройство громкоговорящей связи с возможностью передачи голосовых команд по ОТИ, пульт управления звуковой сигнализацией; мегафон переносной – с указанием лица, ответственного за готовность к оперативному использованию.
- **Органы управления ИТС ОТБ**: система охранной сигнализации; система контроля и управления доступом; система видеонаблюдения; система наружного освещения и

- т.п. – с указанием лица, ответственного за готовность к оперативному использованию.
- **Система сбора, обработки и отображения информации (ССОИ):** система сбора, обработки и отображения информации с ИТС ОТБ (хранение информации - не менее 1 месяца); система сбора, обработки и отображения информации с системы видеонаблюдения; аппаратура для формирования сигнала от ССОИ на передающее устройство и передачи данных со всех ИТС ОТБ, в соответствии с установленным порядком, уполномоченным подразделениям ФОИВ – с указанием лица, ответственного за готовность к оперативному использованию.
 - **Система видеонаблюдения на ПУ ОТБ:** видеокамера (видеокамеры) должна (должны) обеспечить наблюдение в пределах всего ПУ ОТБ, при наличии нескольких камер – описание сектора наблюдения по идентификатору видеокамеры – с указанием лица, ответственного за готовность к оперативному использованию.
 - **Технические средства досмотра:**
 - персонала и посетителей - ручной металлодетектор; переносная рентгенотелевизионная установка (для регионов со сложной криминогенной обстановкой); обнаружители паров и микрочастиц взрывчатых и отравляющих веществ.
 - транспортных средств - досмотровые зеркала; эндоскопы.
 - **Документация:** примерная опись документов в составе: инструкция дежурного ПУ ОТБ; журнал дежурного ПУ ОТБ; журнал учета работы ИТС ОТБ; План ОТБ ОТИ (допускается иметь выписку из Плана ОТБ ОТИ, оформленную и учтенную установленным порядком); схема взаимодействия между силами ОТБ ТС и силами ОТБ других ОТИ и/или ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие (допускается иметь выписку из Плана ОТБ ТС, оформленную и учтенную установленным порядком); схема оповещения сил подразделений ТБ ОТИ; схема оповещения уполномоченных подразделений ФОИВ; список телефонов и радиопозывных сил ОТБ других ОТИ и/или ТС, с которыми осуществляется технологическое взаимодействие; список телефонов и радиопозывных уполномоченных подразделений ФОИВ по месту нахождения транспортного средства; инструкция к порядку информирования об угрозах совершения АНВ на ОТИ и ТС; порядок доведения до сил ОТБ информации об изменении уровней безопасности и реагирования на такую информацию; номенклатура (перечень) должностей персонала СТИ, непосредственно связанного с ОТБ ТС; номенклатура (перечень) должностей работников (персонала) СТИ, осуществляющих деятельность в зоне ТБ и на критических элементах ОТИ; Номенклатура (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне тТБ или на критических элементах ОТИ; положение подразделений ТБ ОТИ; инструкция по пропускному и внутриобъектовому режиму.
 - **Хранение документации:** Для хранения документации на ПУ ОТБ размещается 1 (один) металлический влагозащищенный, необходимого объема, закрывающийся на замок и имеющий приспособление для опечатывания ящик.

Пример оформления схемы оборудования поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности.



Ресурсное обеспечение транспортной безопасности. Основные принципы и направления ресурсного обеспечения транспортной безопасности заложены в Государственной концепции обеспечения транспортной безопасности, являющейся исходным государственным системообразующим и управленческим документом, определяющим содержание государственной политики в области ОТБ, программы ее реализации, формирующим и приводящим в действие механизм исполнения.

Усилия по сохранению устойчивости транспортной деятельности, предотвращению вреда здоровью и жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде сопровождаются комплексом мер, наиболее актуальными из которых являются нормативно-правовое и финансовое обеспечение.

Условиями успешной разработки целостной **системы законодательства** в сфере транспортной безопасности являются:

- единство и согласованность (непротиворечивость) исходных принципов для всей совокупности намечаемых законоположений по всему своду законов и подзаконных актов;
- возможность внесения согласованных и скоординированных изменений одновременно во все законодательство;
- современный и адекватный учет специфических особенностей и условий функционирования транспорта России в настоящее время;

- преодоление несогласованности между действующими нормативными документами правительства и отраслевыми нормативными актами – с одной стороны, и намечаемыми новыми законоположениями – с другой, с учетом требований их иерархической зависимости и значимости;
- координация усилий частных разработок по проектам уточнения законоположений, (собственно проектирование, авторский контроль и сопровождение проекта вплоть до представления предложений в соответствии с их приоритетностью на рассмотрение в Государственную Думу);
- возможно более полный учет факторов, вытекающих из особенностей социально-экономического и политического развития России;
- согласованное с совершенствованием транспортного законодательства изменение организационно-управленческих структур органов исполнительной власти всех уровней, связанных с обеспечением транспортной безопасности.

Финансовое обеспечение транспортной безопасности. Источниками финансирования транспортной безопасности служат собственные средства СТИ, а также средства бюджетов всех уровней. Координацию финансирования мероприятий по ОТБ должен осуществлять уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, обеспечивая:

- оценку средств бюджетов всех уровней, а также СТИ в финансировании основных потребностей по обеспечению транспортной безопасности;
- формирование и представление на периодической основе заявки на финансирование мероприятий по ОТБ в соответствии с требованиями бюджетной классификации и процедурами, предусмотренными бюджетным законодательством;
- своевременное предоставление заявки на финансирование мероприятий по ОТБ в Министерство финансов для учета в проекте бюджета на последующий финансовый год;
- использование федеральных бюджетных средств на финансирование мероприятий по ОТБ в соответствии с требованиями бюджетного законодательства;
- использование федеральных бюджетных средств на финансирование мероприятий по ОТБ в соответствии с требованиями бюджетного законодательства;
- отчет об использовании средств в соответствии с требованиями бюджетного законодательства.

Порядок оценки средств бюджетов всех уровней и СТИ в финансировании транспортной безопасности, а также порядок обращения СТИ в определенных ситуациях за финансовой поддержкой в целях ОТБ, устанавливает Правительство Российской Федерации.

Кадровое обеспечение транспортной безопасности. Сотрудники СТИ и служб транспортной безопасности должны иметь квалификацию, соответствующую профессиональным обязанностям. При трудоустройстве сотрудников, в профессиональные обязанности которых входит ОТБ, существуют определенные ограничения (см. часть №1). Сотрудники СТИ и служб транспортной безопасности, в профессиональные обязанности которых входит ОТБ, должны подлежать обязательному страхованию за счет средств работодателей на случай гибели, получения увечья или иного повреждения здоровья, связанного с исполнением служебных обязанностей.

Информационное обеспечение транспортной безопасности. В целях современного осуществления мер по предотвращению кризисных ситуаций при транспортной деятельности, для согласованной работы между федеральными органами власти и СТИ был создан Единый информационный банк данных о пассажирах и грузоотправителях, находящихся в собственности Российской Федерации. Единый информационный банк формировался и поддерживался специально уполномоченным ФОИВ. Доступ к

информационным ресурсам и круг пользователей ограничен. Банк данных включал информацию, предоставленную органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, а также информацию, предоставленную Российской Федерации в рамках международного сотрудничества по вопросам ОТБ.

Федеральным законом от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О транспортной безопасности», статьей 11 «Информационное обеспечение в области транспортной безопасности» установлено требование о создании единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). В состав ЕГИС ОТБ включены автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств (АЦБ ПДП) при осуществлении перевозок, в частности и автомобильным транспортом (по заказу; в международном сообщении; в междугородном сообщении между населенными пунктами, расположенными на территориях разных субъектов Российской Федерации).

ЕГИС ОТБ объединила и унифицировала информационные ресурсы в сфере транспортной безопасности, сформировав единый информационный контент с иерархической структурой доступа, оптимизировав усилия сторон, участвующих в ОТБ.

Материальное и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.

Материально-техническое обеспечение транспортной безопасности расходными средствами включает устойчивое снабжение ПТБ топливом, горюче-смазочными материалами, запасными частями, специальным обмундированием, оборудованием экипажей ТС и персонала ОТИ, аварийно-технических и других экстренных служб поддержания безопасности в нормативно установленных объемах.

Материально-техническое обеспечение транспортной безопасности (за исключением объектов и транспортных средств аварийно-технических и других экстренных служб поддержания безопасности и их персонала) осуществляется СТИ исключительно за собственный счет. Материально-техническое обеспечение транспортной безопасности объектов аварийно-технических и других экстренных служб поддержания безопасности и их персонала осуществляется при поддержке бюджетами соответствующего уровня. Порядок такой поддержки устанавливается Правительством Российской Федерации.

Финансирование научно-исследовательских работ в области ОТБ должно включаться в цели расходования средств бюджетов, федеральной целевой программы, направленной на ОТБ, а также фондов ОТБ и средств СТИ.

Особенности ресурсного обеспечения транспортной безопасности в кризисных ситуациях. Ресурсное обеспечение предупреждения кризисных ситуаций на транспорте осуществляется за счет средств СТИ. Ресурсное обеспечение соответствующих мер транспортной безопасности в период ликвидации кризисных ситуаций осуществляется за счет СТИ и средств бюджетов соответствующего уровня, в том числе путем компенсационных выплат пострадавшим объектам и СТИ.

Если потребность в ресурсном обеспечении в период ликвидации кризисных ситуаций превышает возможности СТИ, недостающее ресурсное обеспечение осуществляется за счет средств соответствующего бюджета. В том случае, когда в ходе расследования кризисной ситуации устанавливается вина СТИ в формировании кризисной ситуации, на него возлагается обязанность компенсировать расходы бюджетов соответствующих уровней на ресурсное обеспечение ликвидации кризисной ситуации.

Тема 6. Контрольные вопросы:

1. Что составляет основу формирования Плана ОТБ ОТИ или ТС?
2. Кому вменено в обязанности формирование Плана ОТБ ОТИ или ТС?
3. Допустимо ли привлечение сторонних организаций к составлению Плана ОТБ ОТИ или ТС?
4. Подлежит ли разработанный План ОТБ ОТИ или ТС утверждениям (согласованиям), если «да», то кем, по каким основаниям?
5. Если План ОТБ ОТИ или ТС разрабатывается собственником объекта или субъектом, использующим данный объект на ином законном основании, то кто отвечает за реализацию мероприятий Плана?
6. Какие процедуры (в обязательном порядке) предшествуют разработке Плана ОТБ ОТИ или ТС?
7. Каков максимально допустимый законодательством срок с момента утверждения результатов оценки уязвимости ОТИ до завершения работ по реализации мероприятий Плана ОТБ ОТИ или ТС?
8. Обязан ли СТИ информировать компетентный орган в сфере ОТБ о выполнении мероприятий, предусмотренных Планом ОТБ ОТИ или ТС, если «да», то на каком основании?
9. Какова взаимосвязь между уровнем безопасности объекта и его степенью защищенности от угроз совершения АНВ по отношению к данному ОТИ?
10. Уровень безопасности ОТИ – устанавливается на определенное время, устанавливается и действует постоянно или периодически рассчитывается самостоятельно из условий воздействия внешних факторов?
11. Когда возникает необходимость в реализации дополнительных мер по ОТБ ОТИ и как определить, какие именно дополнительные меры необходимы конкретному ОТИ?
12. Дайте определение внутриобъектовому и пропускному режимам. Распространяется ли действие внутриобъектового режима ОТИ на пассажиров?
13. Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях ОТБ – в чем отличие этих мероприятий (процедур) друг от друга?
14. Кем осуществляется досмотр на ОТИ? Какова роль сотрудников транспортной полиции при осуществлении процедур досмотра?
15. Допустимо ли применение при досмотре технических и специальных средств, сертифицируются ли данные средства?
16. Что обеспечивают организационно-технические мероприятия по досмотру?
17. Чем обеспечивается надежность и качество обслуживания при проведении досмотровых действий?
18. Каким дополнительным функционалом по отношению к сотрудникам службы транспортной безопасности обладают сотрудники транспортной полиции, участвующие в проведении досмотра?
19. Подлежат ли привлечению к ответственности (административной, уголовной) сотрудники СТВ, осуществляющие досмотр и сотрудники транспортной полиции, участвующие в досмотре при ненадлежащем исполнении служебных обязанностей, злоупотреблении служебным положением?
20. Какие задачи решаются с помощью систем контроля доступа на ОТИ?
21. Перечислите известные Вам исполнительные устройства системы доступа.
22. Видеонаблюдение – «видеоаналитические комплексы» и «интеллектуальное видеонаблюдение» – основные отличия?
23. Порядок реагирования на подготовку совершения АНВ в отношении ОТИ.
24. Перечислите меры, принимаемые на ОТИ при реагировании на подготовку совершения АНВ.
25. Перечислите потенциальные угрозы совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС.
26. Дайте определение ИТС и ТС ОТБ, используемым на ОТИ и (или) ТС в целях защиты от АНВ.
27. Перечислите типовые технические требования к инженерным сооружениям (устройствам) ОТБ.
28. Перечислите типовые технические требования к средствам досмотра.
29. Перечислите типовые технические требования к системе наблюдения и мониторинга.
30. Перечислите типовые технические требования к системе контроля и управления доступом.
31. Перечислите типовые технические требования к системам связи и оповещения.
32. Перечислите типовые технические требования к системе сбора и обработки информации.
33. Перечислите типовые технические требования к системам электропитания и охранного освещения.

34. Чью компетенцию составляет разработка, утверждение и исполнение внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и/или ТС?
35. Перечислите основные организационно-распорядительные документы, являющиеся приложением к Плану ОБТ ОТИ или ТС.
36. Кто обладает правом ознакомления с организационно-распорядительными документами, направленными на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и/или ТС?
37. Кем осуществляется контроль исполнения внутренних организационно-распорядительных документов СТИ?
38. Дайте определение посту (пункту) управления обеспечением транспортной безопасности ОТИ или ТС.
39. Перечислите основные компоненты (системы) входящие в примерный перечень оснащения поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности.
40. Дайте определение понятию ресурсное обеспечение транспортной безопасности.
41. Перечислите и раскройте основные составляющие ресурсного обеспечения транспортной безопасности.
42. Кто несет основную финансовую нагрузку при реализации мероприятий Плана ОТБ ОТИ и (или) ТС?
43. Обязан ли СТИ в последующем компенсировать затраты местному бюджету при консолидированном финансировании мероприятий по ликвидации кризисной ситуации?

7. РЕАЛИЗАЦИЯ МЕР

ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И /ИЛИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Технические и технологические характеристики ОТИ и (или) ТС. К особенностям дислокации ОТИ относятся:

- географическое положение ОТИ (с кратким описанием прилегающей к нему территории, с указанием рельефа местности (основные геоморфологические элементы, абсолютные отметки и т.п.), наличие растительности и других особенностей, которые оказывают влияние на ОТБ, охрану объекта);
- гидрологические особенности: наличие и объем подземных вод, интенсивность дренирования подземных вод, коллекторские способности основной массы пород и т.п.;
- близлежащие населённые пункты (городские районы, кварталы), примерная численность населения;
- промышленное, научное, культурное и т.д. значение населённого пункта (если ОТИ расположен в населённом пункте);
- политическая, экономическая, социальная, криминогенная обстановка в рассматриваемом районе (населённом пункте);
- этнический состав населения района (населённого пункта);
- прилегающие автомобильные и железнодорожные коммуникации;
- расположение ближайших населённых пунктов, а также промышленных, сельскохозяйственных предприятий, объектов, имеющих опасные виды производственной деятельности и иных значимых объектов, воздействие на которые возможно в случае совершения АНВ на ОТИ;
- природно-климатические условия района расположения ОТИ и прочие природные явления, их влияние на состояние ОТБ, охраны объекта, повторяемость таких явлений. Основные климатические показатели района размещения ОТИ, климатические особенности: описание, периодичность и интенсивность осадков, ветровой режим: преобладающие направления, интенсивность, периодичность и т.п.;

Назначение ОТИ, основные технологические характеристики ОТИ, организация и порядок выполнения грузовых (пассажирских) операций, технологические схемы обработки груза:

- организация планирования производственной деятельности: производственный цикл ОТИ, особенности временных показателей производственно-технологических процессов.
- основные технические системы, обеспечивающие выполнение технологических операций ОТИ.
- основные технологические схемы и операции, нормативные сроки выполнения (в том числе, режим работы и возможная численность пассажиров, персонала и посетителей ОТИ в различное время суток).
- основные направления грузопотоков (пассажиропотоков);
- периодичность и режим работы объекта;
- тип и состав подвижного состава;
- объем грузооборота (пассажирооборота), в т. ч. ТС, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении;
- номенклатура перевозимого груза и его характеристика (при перевозке опасных грузов - порядок учета поступающих на ОТИ опасных грузов и веществ, класс опасности и опасные свойства, перечень должностных лиц, осуществляющих учет

поступающих на ОТИ опасных грузов и веществ; места хранения информации о поступающих на ОТИ опасных грузах и веществах).

- виды контроля, осуществляемые на ОТИ.

Состав ОТИ:

- площадь территории ОТИ;
- границы земельного участка (участков) (определяются правоустанавливающими документами на землепользование);
- перечень основных сооружений, зданий, строений, оборудования и коммуникаций, расположенных на территории ОТИ.

Состав ОТИ определяется объектами, расположенными на земельном участке. Характеристики зданий и строений ОТИ могут быть представлены в табличной форме, например:

Таблица 7.1.

Характеристики зданий и строений ОТИ:

Наименование	Тип здания	Материал стен и перекрытий	Габаритные размеры (длина/ширина)	Кол-во этажей
Административный корпус	капитальное	Кирпич, ж/б плиты	дд. х шш.	
Главная проходная	капитальное	Кирпич, металлические балки	дд. х шш.	
Диспетчерская ППК	капитальное	Кирпич, ж/б плиты	дд. х шш.	
Бытовые помещения	капитальное	Кирпич, ж/б плиты	дд. х шш.	
Производственный корпус рем-мех. мастерских	капитальное	Кирпич, металлические балки	дд. х шш.	

- ближайшие к ОТИ здания и сооружения, оказывающие влияние на уязвимость ОТИ.

Таблица 7.2.

Характеристики зданий и строений, оказывающих влияние на уязвимость ОТИ:

Наименование, функциональное назначение	Тип здания	Материал стен и перекрытий	Габаритные размеры (длина/ширина)	Кол-во этажей

- подъездные автомобильные дороги, железнодорожные пути, проч. транспортные коммуникации, автомобильные стоянки вблизи объекта, их вместимость (характеристики подъездных и внутренних транспортных коммуникаций, виды покрытия; места расположения, назначение и характеристика (ширина, наличие ворот и шлагбаумов) автомобильных и железнодорожных въездов с указанием их нумерации, наличие оборудованных КПП и/или постов, пропускная способность; места расположения, назначение и характеристика (ширина, наличие ворот) технологических, аварийных (эвакуационных) въездов с указанием их нумерации, посты охраны, осуществляющие контроль за въездами).

Характеристики транспортных коммуникаций ОТИ могут представляться в табличной форме:

Таблица 7.3.

Наименование, функциональное назначение	Ширина дороги	Вид покрытия	Общая протяженность	Пропускная способность
Подъездные дороги, проезды к территории ОТИ				
Внутренние дороги и проезды на территории ОТИ:				

Количество автомобильных, (ж/д) въездов определено потребностями обеспечения планового грузооборота (пассажиروборота) ОТИ. Все автомобильные и железнодорожные въезды в зону ТБ и на критические элементы ОТИ, где предусматривается осуществление пропускного режима, должны быть оборудованы КПП или постами ОТБ.

Технологические, аварийные и эвакуационные въезды в повседневном режиме должны быть постоянно закрыты (заперты) и находиться под контролем постов ОТБ.

Освещение ОТИ: (рабочее, дежурное, охранное) отдельных объектов и участков территории (с учётом разработанных требований для обеспечения их визуального контроля, в т. ч., с использованием систем телевизионного наблюдения и оптических приборов), виды (типы) применяемых осветительных приборов, размещение осветительных приборов на территории ОТИ (осветительные мачты указываются на схеме ПОТБ ОТИ).

Электроснабжение ОТИ: категория ОТИ, как потребителя электроэнергии, трансформаторные подстанции и объекты-потребители электроэнергии, распределительные щиты и их назначение, меры защиты элементов системы электроснабжения, наличие и характеристики источников резервного электропитания.

Системы водообеспечения, канализации, вентиляции, кондиционирования и отопления ОТИ: вид (тип) системы водоснабжения (центральное водоснабжение от системы населённого пункта, автономная или привозная) и её наиболее важные элементы, наличие отдельной системы пожарного водоснабжения и её наиболее важные элементы (насосные станции, станции пенообразования, пожарные резервуары с водой, резервуары с пенообразователем и др.); наличие на территории ОТИ канализационных коммуникаций, включая городскую дождевую; наличие отдельных систем вентиляции и кондиционирования и их наиболее важные элементы; меры защиты элементов систем водообеспечения, канализации, вентиляции, кондиционирования и отопления.

Граница и конфигурация зоны транспортной безопасности ОТИ и (или) ТС, ее секторов. Критические элементы ОТИ и (или) ТС.

Границы и конфигурация зоны ТБ и перечень критических элементов ОТИ (пп. 4.4 и 4.5 приказа Минтранса России от 11.02.10 № 34).

- конфигурация и границы территории ОТИ, доступ в которую физических лиц, пронос (провоз) материальных объектов не ограничивается – **зона свободного доступа**, определяется границами свободного перемещения пассажиров (залы ожидания, кафе, и др.), распространена, как правило, от входа в ОТИ до пассажирского сектора зоны ТБ, границы зоны ТБ. Конфигурация зоны свободного доступа графически отображается на план-схеме ОТИ.
- конфигурация и границы части ОТИ, доступ в которую осуществляется через специально оборудованные места для обеспечения в установленном порядке контроля за перемещением физических лиц и транспортных средств – **зона транспортной безопасности ОТИ**.

- конфигурация и границы перевозочного и технологического секторов зоны ТБ:
Зона транспортной безопасности – перевозочный сектор устанавливается от входа в пункты досмотра до зоны ТБ. Конфигурация перевозочного сектора зоны ТБ графически отображается на план-схеме ОТИ.
Зона транспортной безопасности – технологический сектор: архитектурные, технические и технологические характеристики ОТИ позволяют определить в постоянных границах зону технологического сектора зоны ТБ. Входы во все помещения технологического сектора зоны ТБ оборудованы усиленными дверями, оснащенными системой контроля и управления доступом. Помещения оборудованы охранной сигнализацией. Границы технологического сектора зоны транспортной безопасности графически отображаются на план-схеме ОТИ.
- критические элементы ОТИ - строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ, АНВ в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению его функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций.
Критические элементы ОТИ графически отображаются на план-схеме ОТИ.

Таблица 7.4.

Перечень критических элементов ОТИ

Виды (типы) КЭ ОТИ	Вероятные последствия совершения АНВ в их деятельность	Меры защиты
Строения, имеющие критическое значение для ОТИ		
Помещения, имеющие критическое значение для ОТИ		
Конструктивные элементы ОТИ, имеющие критическое значение		
Технологические элементы ОТИ, имеющие критическое значение		
Технические элементы ОТИ, имеющие критическое значение		

Контрольно-пропускные пункты. Особенности размещения, исходя из конфигурации зоны ТБ и критических элементов ОТИ и (или) ТС. Реализация мер по ОБТ на КПП.

В целях осуществления пропускного режима и обеспечения порядка передвижения лиц и транспортных средств на территории ОТИ устанавливаются контрольно-пропускные пункты (КПП). Обычно, КПП подразделяются на пункты для прохода физических лиц (персонала, пассажиров, посетителей) и пункты проезда транспортных средств. Все автомобильные и железнодорожные въезды в зону ТБ и на критические элементы ОТИ, где предусматривается осуществление пропускного режима, оборудуются КПП или постами ОТБ. Состав, места размещения и назначение КПП *подлежат описанию в каждом отдельном случае.*

КПП строятся и оборудуются в каждом конкретном случае по типовым или специальным проектам. КПП оснащаются средствами связи, освещением, турникетами, блокируемыми дверями, помещениями для проведения досмотра, площадками и эстакадами для проведения досмотра транспортных средств, устройствами принудительного снижения скорости и/или принудительной остановки автотранспорта, техническими средствами досмотра (стационарными (рамочными) металлодетекторами, досмотровыми рентгеновскими комплексами, эндоскопами, детекторами обнаружения взрывных и наркотических веществ, приборами радиационного контроля и проч.), тревожной сигнализацией.

КПП может оборудоваться устройствами системы контроля и управления доступом (СКУД, СКД) с использованием специальных магнитных носителей, дающих владельцу право прохода на территорию и объекты ОТИ с *разграничением зон доступа*.

Порядок доступа в зону ТБ и критические объекты ОТИ регламентируется внутренним организационно-распорядительным документом ОТИ. Наличие предупреждающих транспарантов, табличек, сигнальной разметки, информирующих персонал, пассажиров и посетителей ОТИ об установленных ограничениях и запретах обязательно.

Устанавливается система постоянных, временных, разовых и материальных пропусков, порядок их учета, выдачи, замены, перерегистрации, возврата и уничтожения, формируется перечень должностных лиц, имеющих право давать разрешение на выдачу пропусков ОТИ установленного образца (списки предоставляются в бюро пропусков ОТИ с образцами подписей должностных лиц и заверенные руководителями дирекций).

Все помещения КПП оборудуются стендами с образцами действующих на территории и объектах ОТИ пропусков, а также образцами подписей должностных лиц, имеющих право подписи разовых и материальных пропусков.

Таблица 7.5.

Примерный функционал КПП ОТИ:

Вид КПП ОТИ	Оснащение, основные функции
Проходная (здание)	Круглосуточный. Пост оснащен ИТС ОТБ, техническими средствами досмотра, средствами связи и оповещения. Задачи: – обеспечение контролируемого доступа физических лиц и материальных объектов по пропускам установленного вида, предотвращение проноса предметов и веществ, запрещенных (ограниченных) для перемещения в зону ТБ и на КЭ ОТИ; – регистрация прохода физических лиц и перемещения материальных средств через КПП; – выявление физических лиц и материальных объектов, подготавливающих или совершающих АНВ, путем наблюдения и собеседования на КПП и его границах.
Автомобильный въезд	Круглосуточный. Пост расположен в отдельном модульном строении. Пост оснащен инженерно-техническими средствами ОТБ, техническими средствами досмотра, средствами связи и оповещения. Задачи: – обеспечение контролируемого доступа автотранспорта и материальных объектов по пропускам установленного вида, предотвращение провоза предметов и веществ, запрещенных (ограниченных) для перемещения в зону транспортной безопасности и на КЭ ОТИ; – выявление физических лиц и материальных объектов, подготавливающих или совершающих АНВ, путем наблюдения и собеседования на КПП и его границах; – регистрация проезда автомобильного транспорта через КПП; – регистрация провоза материальных средств через КПП.
Железнодорожный въезд	Круглосуточный. Пост расположен в отдельном модульном строении. Пост оснащен инженерно-техническими средствами ОТБ, техническими средствами досмотра, средствами связи и оповещения. Задачи: – обеспечение контролируемого доступа ж/д составов через въезд, предотвращение провоза предметов и веществ, запрещенных (ограниченных) для перемещения в зону ТБ и на КЭ ОТИ; – воспрепятствование проникновению физических лиц в зону ТБ или на КЭ ОТИ через ворота въезда; – выявление физических лиц и материальных объектов, подготавливающих или совершающих АНВ, путем наблюдения и собеседования на КПП и его границах.

Патруль	<p>Круглосуточный. В составе поста - два сотрудника. Под охраной и наблюдением поста находятся участок территории ОТИ и критические элементы ОТИ (перечисление).</p> <p>Задачи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - выявление нарушителей, фактов совершения или подготовки к совершению АНВ путем патрульного обхода участка территории и границ КЭ ОТИ; - недопущение нарушителей, совершения или подготовки к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося в зоне ТБ и на КЭ ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ; - контроль выполнения всеми физическими и юридическими лицами требований пропускного и внутриобъектового режимов в зоне ТБ и на КЭ ОТИ; - обеспечение контролируемого доступа физических лиц на КЭ ОТИ, визуальное наблюдение за участком территории ОТИ.
---------	--

Места расположения КПП на ОТИ графически отображаются на план-схеме ОТИ.

Организация пропускного и внутриобъектового режима на ОТИ. Как было отмечено ранее (часть № 6), «внутриобъектовым режимом» принято считать комплекс организационно-технических мероприятий, направленных на обеспечение порядка передвижения лиц и транспортных средств по контролируемым зонам ОТИ, а также требований организационно-распорядительных документов СТИ, регламентирующих вопросы безопасного функционирования ОТИ. Пропускной режим - набор правил и процедур допуска физических лиц и транспортных средств в контролируемые зоны ОТИ. Ответственность за обеспечение требований внутриобъектового режима и контроль за соблюдением подчиненными сотрудниками пропускного режима, несут руководители служб и подразделений ОТИ, а также руководители сторонних организаций, осуществляющих деятельность на контролируемой территории.

Порядок выдачи документов, дающих основание для прохода (проезда) в зоны транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ.

На территории и объектах ОТИ действуют пропуска установленного образца, которые оформляются и выдаются в соответствии с действующей «Инструкцией по пропускному и внутриобъектовому режиму».

Пропуска подразделяются на следующие виды:

- *по назначению* - личные, транспортные и материальные;
- *по срокам действия* - постоянные, временные и разовые;

Все пропуска являются служебными документами, дающими право:

- личные (постоянные, временные, разовые) – для прохода и пребывания на территории и объектах ОТИ;
- транспортные (постоянные, временные, разовые) – для въезда (выезда) транспортных средств и средств механизации на (с) территорию ОТИ;
- материальные (разовые) – для вывоза (выноса) материальных ценностей;

Постоянные пропуска делятся на два вида:

- пропуск-удостоверение сотрудника, выдаваемый персоналу ОТИ;
- пропуска, выдаваемые сотрудникам сторонних организаций.

Постоянный пропуск-удостоверение сотрудника, выдается персоналу ОТИ для прохода на территорию и объекты ОТИ.

На пропуске располагается фотография владельца пропуска, номера зон доступа, номер пропуска, Ф.И.О. владельца, должность, наименование подразделения, дата выдачи и срок окончания действия пропуска.

Основанием для выдачи постоянного пропуска-удостоверения сотрудника, является приказ о приеме на работу и оформленной в установленном порядке заявки.

Заявка на постоянный пропуск подписывается начальником подразделения.

Для оформления доступа в зоны ТБ, заявка согласовывается с начальниками служб, производственные помещения которых располагаются в этих зонах.

Постоянный пропуск, выдаваемый сотрудникам сторонних организаций для доступа на территорию и объекты ОТИ, выдается сотрудникам сторонних организаций, постоянно работающим на территории и объектах ОТИ, а также арендующим офисные помещения или рабочие площади, на срок до одного года.

Пропуск содержит информацию о владельце пропуска, где располагаются: фотография владельца, номера зон доступа, номер пропуска, Ф.И.О. владельца, должность, наименование подразделения, срок выдачи и срок окончания действия пропуска.

Основанием для выдачи пропуска является заявка установленного образца на выдачу пропуска с указанием зон доступа и подписанная начальником организации, согласованная с руководителем соответствующего подразделения ОТИ, осуществляющего взаимодействие со сторонней организацией.

Временный пропуск выдается лицам, временно работающим на территории и объектах ОТИ на срок до окончания работ, но не более шести месяцев, а также сотрудникам, утратившим пропуск, до окончания служебного расследования.

Основанием для выдачи пропуска является заявка установленного образца на выдачу пропуска с указанием зон доступа подписанная начальником организации, согласованная с руководителем соответствующего подразделения ОТИ, осуществляющего взаимодействие со сторонней организацией. Временный пропуск выдается по предъявлению паспорта.

Разовый пропуск для прохода на территорию и объекты ОТИ оформляется и выдается лицам для одноразового посещения территории и объектов ОТИ по предъявлению паспорта.

Основанием для выдачи разового пропуска является:

- заявка на пропуск установленного образца, которая заполняется руководителем подразделения, заинтересованного в допуске в контролируруемую зону постороннего лица.

При оформлении разового пропуска на группу лиц, пропуск выписывается старшему группы, с приложением списка следующих с ним лиц, с указанием документов удостоверяющих личность (паспорт).

Допуск лиц по разовым пропускам осуществляется в сопровождении должностного лица, указанного в заявке, которое несет ответственность за исполнение посторонними лицами требований внутренних организационно-распорядительных документов.

Разовый пропуск действителен на день посещения с момента его получения до истечения времени, указанного в пропуске.

При выходе посетителей с территории и с объектов ОТИ, разовые пропуска изымаются на КПП.

Постоянный пропуск выдается **на транспортное средство** и другую подвижную технику, имеющую право въезда (выезда) на (с) территорию и объекты ОТИ, сроком на один год. В пропуске указывается: тип (марка) и государственный номер транспортного средства, срок действия пропуска, дата выдачи, печать и подпись лица, выдавшего пропуск.

Основанием для оформления и выдачи постоянного пропуска на транспортное средство является заявка, оформленная и подписанная начальником подразделения ОТИ.

Временные пропуска выдаются **на транспортные средства сторонних организаций**, работающих на территории и объектах ОТИ по договору на срок выполнения работы, но не более одного года. В пропуске указывается: ФИО водителя; тип (марка) и номер

транспортного средства; наименование организации-владельца данного транспортного средства; ответственного за выдачу пропуска, печать, дата выдачи и срок действия.

Основанием для выдачи пропуска является заявка установленного образца, подписанная начальником организации, согласованная с руководителем соответствующего подразделения ОТИ, осуществляющего взаимодействие со сторонней организацией.

Разовые пропуска выдаются на транспортные средства сторонних организаций для осуществления въезда (выезда) на (с) территорию и объекты ОТИ в день выдачи пропуска или заблаговременно. В пропуске указывается: ФИО водителя; тип (марка) и номер транспортного средства; наименование организации-владельца данного транспортного средства; ответственного за выдачу пропуска, печать, дата выдачи и срок действия.

Основанием для оформления и выдачи разового пропуска на транспортное средство сторонней организации является заявка, оформленная и подписанная начальником службы или подразделения, осуществляющего взаимодействие со сторонней организацией.

При выезде транспортного средства с территории и объекта ОТИ, разовый пропуск изымается на КПП.

Материальные пропуска выписываются лицами на материальные ценности, подлежащие выносу (вывозу), вносу (ввозу) с (на) территории и объектов ОТИ.

Материальные пропуска выдаются руководителями структурных подразделений ОТИ, руководителями сторонних организаций, наделенных этим правом, с указанием Ф.И.О. экспедитора, наименования вывозимого (ввозимого) груза, типа (марки) и государственного номера транспортного средства, количества мест, номера накладной ведомости, даты выдачи и подписи материально-ответственного лица.

Материальный пропуск является разовым и действителен в течение дня его выписки и изымается на КПП после совершения операции выноса (вывоза), вноса (ввоза) материальных ценностей.

Бланки пропусков отнесены к документам строгой отчетности. На бланках всех пропусков проставляются порядковые номера. **Порядок учета, хранения, выдачи и уничтожения (списания) бланков пропусков** предписывает хранение бланковой продукции в надежно запираемых и опечатываемых сейфах или металлических шкафах и учет расходования в специальном журнале, отдельно по каждому виду бланков. При увольнении, сотрудник ОТИ, сотрудник сторонней организации сдает пропуск, о чем делается соответствующая запись в обходном листе, журнале учета и выдачи пропусков.

При истечении срока действия, пропуск считается недействительным и подлежит сдаче. В случае выявления данных пропусков на КПП, последние изымаются. В случае утери или кражи пропуска, владелец обязан оперативно уведомить о произошедшем для осуществления блокировки пропуска в целях недопущения проникновения на контролируемые зоны и объекты ОТИ посторонних лиц.

По каждому факту утраты или кражи пропуска проводится служебное расследование, после чего принимается решение о выдаче нового пропуска. Лица, виновные в утрате пропуска, несут дисциплинарную и материальную ответственность.

Порядок допуска физических лиц, транспортных средств, перемещения материальных объектов в контролируемые зоны и на критические элементы ОТИ.

Допуск на территорию и объекты ОТИ персонала ОТИ, осуществляется по постоянным пропускам-удостоверениям сотрудников ОТИ установленного образца. Образцы видов пропусков размещены в приложении к Плану ОТБ ОТИ.

Допуск сотрудников сторонних организаций, временно работающих на территории ОТИ, а также арендующих помещения, осуществляется на территорию и объекты ОТИ по постоянным или временным пропускам установленного образца. Образцы видов пропусков размещены в приложении к Плану ОТБ ОТИ.

Допуск сотрудников сторонних организаций и посетителей на территорию и объекты ОТИ, не имеющих пропуска установленного образца, осуществляется по разовым пропускам установленного образца. Образцы видов пропусков размещены в приложении к Плану ОТБ ОТИ.

Все виды пропусков оформляются и выдаются в соответствии с требованиями инструкции о пропускном и внутриобъектовом режиме в бюро пропусков ОТИ и на основании заявок, поданных в бюро пропусков

Допуск персонала ОТИ и сотрудников сторонних организаций на территорию и объекты ОТИ в выходные и праздничные дни осуществляется по заранее представленным спискам. Списки сотрудников предоставляются за подписью руководителя подразделения, с указанием Ф.И.О., должности, наименования подразделения, номера кабинета и даты выхода на работу.

Допуск ответственного дежурного СТИ, осуществляется в соответствии с утвержденным графиком дежурств по предприятию круглосуточно и без ограничения на все объекты ОТИ. При трудоустройстве или увольнении сотрудника, допуск на территорию и объекты ОТИ осуществляется по обходному листу, выдаваемому отделом кадров и при предъявлении паспорта.

В целях предотвращения АНВ в деятельность ОТИ и при усилении мер транспортной безопасности, вводятся дополнительные меры по досмотру физических лиц и личных вещей, регламентируемые соответствующим Порядком.

Весь персонал и сотрудники сторонних организаций при нахождении на территории и объектах ОТИ обязаны носить личный пропуск установленного образца на верхней одежде с левой стороны.

Порядок допуска транспортных средств в контролируемые зоны и на критические элементы ОТИ. Допуск транспортных средств на территорию и объекты ОТИ осуществляется на основании постоянного, временного или разового пропусков. Образцы видов пропусков размещены в приложении к Плану ОТБ ОТИ.

Постоянные пропуска для въезда (выезда) на (с) территорию и объекты ОТИ выдаются на транспортные средства, которым необходим регулярный въезд (выезд) для осуществления производственной или служебной деятельности. Временные и разовые пропуска для въезда (выезда) на (с) территорию и объекты ОТИ выдаются на транспортные средства, которым не требуется регулярный въезд (выезд) для осуществления производственной или служебной деятельности.

Пропуска для транспортных средств должны постоянно находиться на этих транспортных средствах. При подъезде к КПП (при въезде на территорию или выезде с территории), водитель обязан остановить транспортное средство перед воротами (шлагбаумом), независимо от того, открыты они или закрыты, предъявить пропуск на транспортное средство для осуществления проверки ТС и проверки соответствия данного пропуска транспортному средству.

Наличие пропуска на транспортное средство не означает, что находящиеся в нем лица имеют разрешение на проезд на территорию и объекты ОТИ без предъявления соответствующих пропусков и документов, удостоверяющих личность водителя и пассажиров. Установление личности водителя и пассажиров проводится при каждом въезде (выезде) транспортного средства на (с) территории и объектов ОТИ.

Допуск транспортных средств на территорию и объекты ОТИ осуществляется с соблюдением мер транспортной безопасности. При въезде (выезде) на (с) территории и объекта ОТИ производится обязательный осмотр автотранспорта, груза, проверка соответствующих документов на ввозимый (вывозимый) груз. Во время нахождения транспортного средства на территории или объекте ОТИ, выданный на него пропуск в обязательном порядке должен быть размещен на лобовом стекле автомобиля. В целях усиления мер транспортной безопасности допуск транспортных средств на территорию и объекты ОТИ в ряде случаев может быть ограничен. Выдача пропусков на транспортные средства, находящиеся в личном пользовании, и их въезд на территорию ОТИ запрещается.

Использование систем контроля доступа и систем контроля и управления доступом при организации пропускного режима на ОТИ и (или) ТС. Ведение баз данных выданных пропусков. **Системы контроля доступа (СКД).** Современные системы контроля доступа являются неотъемлемой частью СТИ, даже небольшие организации оснащаются простыми решениями, позволяющими разграничить доступ сотрудников и посетителей (пассажиров) в здание и отдельные помещения, в зависимости от уровня доступа, являясь надежным помощником службы ТБ ОТИ.

Как правило, СКД выполняют не только функцию воспрепятствования несанкционированному доступу на объект, но также и функции учета и контроля. В дополнение мерам, обеспечивающим выполнение требований по ОТБ, производится, например, учет рабочего времени персонала, позволяющий оптимизировать деятельность СТИ. Многофункциональные системы обеспечения безопасности объектов допускают интеграцию с другими системами (охранной, пожарной, видеонаблюдения и т.п.).

Автоматизированная система регистрации, хранения, учета пропусков и данных выполняет функции компьютерного оформления и учета всех видов пропускных документов, действующих на ОТИ, ввода и хранения данных о сотрудниках, посетителях (пассажирах) других категориях лиц, производства фотоснимков с помощью периферийного оборудования, создания шаблонов, печати и учета документов. Набор функций и дополнительных опций обеспечивает выполнение задач по организации пропускного режима на ОТИ.

Система позволяет:

- осуществлять запись, защищенное хранение, просмотр и управление данными о сотрудниках и посетителях объекта;
- осуществлять подготовку, печать и учет любых видов пропусков (в т.ч., групповых, материальных и т.п.);
- производить оперативную регистрацию заявленных посетителей с использованием функций сканирования и распознавания различных видов документов;
- создавать и редактировать шаблоны пропусков, бланков, карт и т.д. с помощью встроенного редактора пропусков;
- осуществлять удалённый заказ пропусков;
- создавать формы отчетов с помощью встроенного построителя запросов, осуществлять экспорт данных в стандартные офисные приложения.

Встроенная система администрирования позволяет четко разграничивать полномочия различных пользователей, при этом все действия операторов фиксируются в журнале событий системы.

В системе регистрации, хранения и учета пропусков и данных предусмотрено использование ряда стандартных и дополнительных опций и модулей, расширяющих функциональность системы.

Администрирование базы данных пропусков. Реализуемые функции:

- учет всех видов выпущенных пропусков, бланков и других изготовленных документов (выдан, сдан, потерян и т.д.);
- возможность максимального использования данных, гибкая настройка администратором отображаемых полей на экранной форме ввода данных;
- поиск сведений о сотруднике, посетителе с помощью системы фильтрации данных, а также по фотоизображению;
- одновременный доступ к базе данных с нескольких рабочих мест;
- администрирование доступа к отдельным функциям системы. Полномочия доступа к информации пользователей системы иерархически структурированы и устанавливаются администратором;
- поддержка возможности автоматического заполнения полей пропуска и заявки данными, введенными в базу ранее;
- наличие системы контекстной помощи (системы подсказок);
- ведение особых списков: посетителей (пассажиров) («черный список»); документов («список фальшивых документов»), автоматическое сравнение заявителей с особыми списками во время занесения в базу данных сведений (включая механизм удаленного заказа пропусков);
- проведение фотоидентификации заявителя по особым спискам;
- поддержка фильтров-ограничителей по статусам пропуска «уничтожен», «погашен», формирование отчета в виде акта об уничтожении;
- формирование запросов к базе данных по заявителям и пропускам, получение отчетов с использованием заранее подготовленных форм (шаблонов);
- создание резервных копий базы данных системы;
- учет расходования бланков пропусков, в т.ч. действующих и находящихся на хранении.

Хранение пропусков и данных:

- ввод и хранение данных о выданных пропусках;
- обеспечение возможности хранения фотоизображений, поддержанной средствами пополнения, просмотра (выбора) и удаления;
- периодическая архивация бланков данных в режимах, устанавливаемых администратором.

Реализация порядка функционирования постов (пунктов) управления обеспечением транспортной безопасности на ОТИ и/или ТС.

Исходя из состава задач, возлагаемых на ПУ ОТБ ОТИ, а именно:

- управление дежурными силами ОТБ ОТИ, взаимодействие с правоохранительными структурами и силами ОТБ других ОТИ и ТС, с которыми осуществляется технологическое взаимодействие;
- информирование уполномоченных ФОИБ и их структурных подразделений о возникновении угроз совершения (совершении) АНВ в деятельности ОТИ;
- оповещение сил ОТБ ОТИ об установлении повышенных уровней безопасности, возникновении угроз совершения (совершении) АНВ;

- обеспечение непрерывного контроля выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей ТС ОТБ, накопление, обработка и передача данных с ТС ОТБ уполномоченным подразделениям ФОИВ,

на ОТИ выделяются и оборудуются отдельные помещения для управления ИТС и силами ОТБ в стационарном варианте.

Указанные помещения оснащаются необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами ОТБ ОТИ, так и с силами ОТБ других ОТИ и ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие.

Силами СТБ обеспечивается круглосуточное непрерывное функционирование ПУ ОТБ ОТИ, а также накопление, обработка и хранение в электронном виде данных со всех ТС ОТБ и передача указанных данных уполномоченным подразделениям ФСБ РФ, МВД РФ и территориальному управлению ФСНТ Минтранса РФ.

С введением дополнительных мер при повышенных уровнях безопасности и/или угрозе совершения (или совершении) АНВ, предусмотрено осуществление постоянного непрерывного контроля выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей ИТС ОТБ, выявления нарушителей, совершающих или подготавливающих к совершению АНВ.

Взаимодействие с силами ОТБ других ОТИ и ТС, с которыми реализуются совместные технологические процессы, осуществляется с целью координации усилий для защиты от АНВ, создания условий безопасной производственной деятельности.

Основными задачами взаимодействия при ОТБ являются:

- обеспечение требований транспортной безопасности ОТИ;
- обеспечение комплексного, эффективного и дифференцированного использования сил ПТБ при осуществлении последними своих функций;
- исключение дублирования функций взаимодействующих ПТБ.

Взаимодействие организуют:

- между лицами, ответственными за ОТБ в СТИ;
- между лицами, ответственными за ОТБ СТИ и ОТБ ОТИ и/или ТС;
- между СТИ и уполномоченными подразделениями ФОИВ.

Взаимодействие сил ОТБ с уполномоченными подразделениями ФОИВ (ФСБ РФ, МВД РФ, МЧС РФ и территориальным управлением ФСНТ Минтранса РФ) организуется в целях ОТБ ОТИ при возникновении угрозы совершения (или совершении) АНВ, чрезвычайных ситуаций и ликвидации их последствий в соответствии с «Планом взаимодействия с территориальными органами ФОИВ при возникновении чрезвычайных ситуаций».

Организация систем связи и оповещения ОТИ обеспечивает:

- централизованное управление силами ОТБ ОТИ;
- поддержание средств связи в постоянной готовности к использованию;
- оперативное доведение до сил ОТБ ОТИ информации об изменении уровней безопасности и угрозах совершения (совершении) АНВ;
- незамедлительное информирование уполномоченных подразделений ФСБ, МВД и МЧС России, а также территориального управления Ространснадзора об угрозах совершения и/или совершении АНВ в деятельность ОТИ;
- оперативное взаимодействие между силами ОТБ ОТИ, а также их взаимодействие с силами обеспечения транспортной безопасности других ОТИ или ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие;

- незамедлительное информирование уполномоченных представителей МВД России, обо всех физических лицах или материальных объектах, в случае выявления связи данных лиц и объектов с совершением или подготовкой АНВ.

Реализация указанных задач осуществляется посредством ряда внутренних организационно-распорядительных документов, таких как:

- порядок информирования уполномоченных подразделений ФСБ, МВД и МЧС России, а также территориального управления Ространснадзора о непосредственных и прямых угрозах совершения (совершении) АНВ в деятельность ОТИ;
- порядок доведения до сил ОТБ информации об изменении уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию, (подробнее см. п.6.4).

Организация связи и оповещения предполагает оперативное задействование ряда систем и средств связи:

- система связи ОТИ или ТС в целях ОТБ предполагает использование радиосвязи; телефонной проводной связи (местная (внутриобъектовая), городская, междугородняя и международная); телефонной сотовой связи; факсимильной связи и каналов электронной почты.
- сети служебной радиосвязи, используемые в интересах служб ТБ ОТИ для мониторинга оперативной обстановки и координации действий и т.п.
- средства телефонной (проводной) сети, используемой для управления производственными процессами.
- средства телефонной сотовой связи при управлении силами ОТБ (используются в качестве резервных).
- средства факсимильной связи используются в интересах ОТБ ОТИ для приема сообщений (сигналов), касающихся ОТБ ОТИ и ТС, и подтверждения их приема.
- средства громкоговорящей связи – территория и объекты ОТИ оборудованы системой громкоговорящей связи (оповещения) с пультом управления в помещении диспетчера.

Схемы используемых систем и средств связи содержатся в приложении к Плану ОТБ ОТИ или ТС.

Система оповещения. Информация о повышении уровня безопасности или об угрозе совершения АНВ может передаваться по любым доступным каналам связи. Система оповещения на ОТИ и его территории создается для оперативного информирования руководства ОТИ, сил ОТБ, персонала и посетителей ОТИ об угрозах совершения АНВ и о совершении АНВ, а также координации их действий. Порядок оповещения определяется руководителем ОТИ. Оповещение персонала и посетителей, находящихся на ОТИ, должно осуществляться с помощью технических средств, обеспечивающих:

- подачу звуковых и/или световых сигналов в здания и помещения, на участки территории ОТИ с постоянным или временным пребыванием людей;
- трансляцию речевой информации о характере угрозы, необходимости и путях эвакуации, других действиях, направленных на обеспечение безопасности.

Эвакуация людей по сигналам оповещения должна сопровождаться:

- включением аварийного освещения;
- передачей специально разработанных текстов, направленных на предотвращение паники и других явлений, усложняющих процесс эвакуации (скопление людей в проходах, тамбурах, на лестничных клетках и другие местах);
- включением световых указателей направления и путей эвакуации;

- дистанционным открыванием дверей дополнительных эвакуационных выходов (например, оборудованных электромагнитными замками).

Сигналы оповещения должны отличаться от сигналов другого назначения. Количество оповещателей, их мощность должны обеспечивать необходимую слышимость во всех местах постоянного или временного пребывания людей. Оповещатели не должны иметь регуляторов громкости и разъемных соединений. Коммуникации систем оповещения в отдельных случаях допускается проектировать совмещенными с радиотрансляционной сетью объекта. Управление системой оповещения должно осуществляться из ПУ ОТБ ОТИ или другого специального помещения.

Накопление, обработка и хранение данных с ТС ОТБ реализуется, как правило, посредством программного обеспечения, осуществляющего интеграцию всех подсистем безопасности ОТИ в единую систему, использующую оборудование локальных подсистем: серверов видеонаблюдения; охранной сигнализации; системы управления доступом; сервера (дискового массива) архивации видеоданных и т.п. Организация доступа обеспечивается с автоматизированных рабочих мест, расположенных на посту управления ОТБ ОТИ, в помещениях круглосуточных стационарных постов охраны, позволяя осуществлять: настройку и мониторинг состояния оборудования одним программным пакетом; использование единого интерфейса пользователя; управление оборудованием одной подсистемы по событиям из другой подсистемы; взаимодействие с единой базой данных архива событий и иерархический доступ к ней и т.п.

Функционирование инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности. Инженерные сооружения ОТБ ОТИ предназначены для воспрепятствования несанкционированному проникновению лица (группы лиц) в зону ТБ для свершения АНВ, в том числе, с использованием транспортного средства.

Инженерные сооружения ОТБ должны обеспечивать защиту от несанкционированного доступа в охраняемые зоны и секторы, на критические элементы ОТИ путем разрушения, взлома защитных конструкций, преодоления ограждений периметра, вскрытия запирающих устройств.

К инженерным сооружениям (устройствам) относятся:

- средства и сооружения для ограждения периметра зон и секторов;
- средства ограничения скорости движения автотранспорта, устройства полной остановки транспорта;
- контрольно-пропускные пункты (обеспечение доступа в контролируемые зоны только через установленные рубежи доступа);
- средства защиты оконных проемов зданий и сооружений;
- средства защиты дверных проемов зданий, сооружений и помещений;
- замки и запирающие устройства;
- технические средства и средства малой механизации для расчистки зоны отчуждения периметра (с 2-х сторон) от снега, кустарника, травы и каменных осыпей.

К основным функциям следует отнести защиту от АНВ путем создания физической преграды; создание препятствий на пути движения нарушителя с целью затруднения (задержки) продвижения нарушителя к объекту защиты на время, достаточное для прибытия сил реагирования; обозначение границ охраняемых зон; создания благоприятных условий для решения служебных задач сотрудниками ПТБ.

Исходя функционала сооружений, формируется система требований, например, ограждения должны:

- обладать прочностью и долговечностью конструкции;
- необходимой высотой и заглубленностью в грунт, затрудняющей преодоление при попытке несанкционированного доступа;
- отсутствием узлов и конструкций, облегчающих ее преодоление;
- экономичностью строительства и содержания в период эксплуатации;
- возможностью установки средств освещения, сигнализации и предупредительных знаков.

Инженерными сооружениями оборудуются зоны ограниченного доступа, критические элементы ОТИ, подъезды к транспортным воротам, КПП, технологические каналы и отверстия (вентиляционные короба, люки, водосбросы), а также другие места возможного несанкционированного проникновения на объект. Места входа (въезда) в зоны ТБ оборудуются инженерными средствами - воротами и калитками. Ворота устанавливаются на автомобильных въездах. По периметру зоны ограниченного доступа устанавливаются основные, запасные и (или) аварийные ворота. Конструкция ворот должна обеспечивать их жесткую фиксацию в закрытом положении. Ворота с электроприводом и дистанционным управлением должны быть оборудованы устройствами аварийной остановки и открытия вручную, на случай неисправности или отключения электропитания. Ворота оборудуются ограничителями или стопорами для предотвращения произвольного открывания (движения).

Инструкции персоналу стационарных КПП содержат основные положения порядка функционирования инженерных сооружений: режимы эксплуатации; места хранения ключей; переключения исполнительных устройств системы доступа на резервные источники электропитания в ручном режиме и т.п., при установлении различных уровней безопасности на ОТИ. Отдельно устанавливается перечень должностных лиц, в соответствии с прямыми указаниями которых осуществляется оперативное изменение режимов эксплуатации.

Функционирование инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности.

План ОТБ, наряду с другими, содержит требование по оснащению ОТИ ИТС инженерно-техническими системами ОТБ, примерный состав которых приведен ниже:

- система охранной сигнализации (СОС);
- система охранного телевидения (СОТ);
- система контроля и управления доступом (СКУД), (+ средства досмотра);
- система сбора, обработки и отображения информации (ССОИ);
- система освещения;
- система оповещения;
- система связи.

Данный перечень не исчерпывающий, вышеперечисленные системы включаются в План ОТБ, исходя из специфики ОТИ или ТС, формируя необходимую и достаточную среду инженерных решений, обеспечивающих условия реализации комплекса мер, направленных на ОТБ объекта или средства.

Минимальный набор реализуемых в обязательном порядке системных компонент, в большинстве случаев, будет распространен на связь, оповещение, освещение, контроль доступа и автономную охранную сигнализацию.

Непременным остается принцип – по результатам проведенной оценки уязвимости ОТИ или ТС формируется План ОТБ, содержащий комплекс мероприятий, подлежащих реализации СТИ.

Установке любой из систем на ОТИ предшествует проект, типовой или индивидуальный, эффективно сочетающий достоинства системы и особенности объекта размещения:

- *система охранной сигнализации*: места установки, формы информирования о срабатывании, управление исполнительными механизмами блокировки (при наличии) и т.п.;
- *система доступа*: места установки, управление централизованное удаленное управление исполнительными механизмами блокировки (принудительного отключения при эвакуации). Средства досмотра, состав, стационарные, переносные, досмотровый инструмент для ТС и т.п.;
- *система освещения*: места установки, рабочее, аварийное, прожекторное, переносное, органы управления и т.п.;
- *система оповещения*: места размещения, требования к исполнению: наружное, внутри помещений, органы управления и т.п.;
- *система связи*: радиосвязь; телефонной проводная (местная (внутриобъектовая), городская, междугородняя и международная) связь; телефонная сотовая связь; факсимильная связь и каналы электронной почты, в соответствии со Схемой связи ОТИ или ТС;
- *система охранного видеонаблюдения*: места размещения, требования к видеорегистраторам по условиям эксплуатации, коммуникационные каналы, размещение массива данных, средства обработки и отображения информации и т.п. в соответствии со схемой размещения технических средств и систем обеспечения транспортной безопасности;
- *система сбора, обработки и отображения информации*: В соответствии с проектом оснастить ПУ ОТБ системой сбора, обработки и отображения информации от всех ИТСО ТБ. Оснастить ПУ ОТБ аппаратурой для формирования сигнала и передачи данных со всех ИТСОТБ, в соответствии с установленным порядком, уполномоченным подразделениям ФОИВ.

Требования к системам подробно изложены в части № 6.

Технические средства обеспечения транспортной безопасности. *Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности, п.8 статьи 12.2. «Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности» (введена № 15-ФЗ от 03.02.2014 г.), определяет, что «Технические средства обеспечения транспортной безопасности (системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, предназначенные для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности) подлежат обязательной сертификации. Требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядок их сертификации определяются Правительством Российской Федерации».*

Как известно, обязательной признается система сертификации продукции, подтверждение безопасности и качества которой является обязательным требованием законодательства в области технического регулирования.

Отсутствие обязательной сертификации ТС ОТБ на дату составления данного пособия, во многом способствует возникновению явлений негативного характера, сопровождающих, в частности, закупку ТС ОТБ, выражающихся в неправомерных действиях должностных лиц, ответственных проведение закупок, порождает недобросовестную конкуренцию в среде поставщиков, снижает надежность инженерно-технических решений в области

транспортной безопасности, т.е., отрицательно воздействует на уровень транспортной безопасности ОТИ или ТС.

Существующая законодательная и нормативная правовая база не защищает транспортный комплекс от недобросовестных исполнителей работ, приводит к несогласованности и затрудняет интеграцию подсистем ОТБ в единый комплекс. В особенности это характерно на ОТИ смешанного (совмещенного) назначения (к примеру, совмещенный железнодорожно-автомобильный мост).

Уместным представляется формирование системы требований к функциональным свойствам ТС ОТБ с последующим применением процедур обязательной сертификации к выпускаемой продукции.

Организация и проведение сертификации ТС ОТБ может быть распространена на ФОИВ в пределах компетенции, определённой для них законодательными и иными нормативными актами Российской Федерации, как то:

- ФСБ РФ, в части систем и средств досмотра, включая технические средства подавления радиосигналов и локализации взрыва, интеллектуального видеонаблюдения;
- МВД РФ, в части систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи;
- МЧС РФ, в части технических средств оповещения;
- Россвязь РФ, в части средств связи, приёма и передачи информации;
- Минтранс РФ, в части систем сбора и обработки информации.

Создание федеральных органов по сертификации ТС ОТБ по *компетентностному принципу*, позволит:

- организовать сертификацию ТС ОТБ;
- сформировать перечень ТС ОТБ, предназначенных для использования на ОТИ и ТС;
- разработать требования к функциональным свойствам ТС ОТБ;
- сформировать сеть органов по сертификации и испытательных лабораторий по сертификации ТС ОТБ посредством аккредитации;
- организовать ведение реестров органов по сертификации и испытательных лабораторий и сертификатов соответствия, и т.д.

На аккредитованные органы по сертификации ТС ОТБ в рамках определяемой компетенции возлагалось:

- утверждение методик сертификационных испытаний;
- координация деятельности испытательных лабораторий по сертификации ТС ОТБ;
- осуществление приёма и рассмотрения заявок о проведении сертификации ТС ОТБ;
- проведение идентификации заявляемого к сертификации средства на соответствие номенклатуре ТС ОТБ;
- участие в отборе образцов ТС ОТБ для проведения сертификационных испытаний;
- осуществление инспекционных проверок сертифицированных ТС ОТБ, если это предусмотрено схемой сертификации;
- осуществление предварительных проверок производства, при серийном выпуске сертифицируемых ТС ОТБ в случаях, если это предусмотрено схемой сертификации;
- анализ материалов сертификационных испытаний ТС ОТБ и оформление экспертных заключений по их результатам и сертификатов соответствия и т.д.

Аккредитованные испытательные лаборатории, в свою очередь осуществляют:

сертификационные испытания ТС ОТБ, оформление и передачу протоколов испытаний;

обеспечение полноты испытаний ТС ОТБ, достоверность, объективность и требуемую точность измерений, своевременную поверку средств измерений и аттестацию испытательного оборудования, сохранность образцов ТС ОТБ и т.д.

Особенности сертификации ТС ОТБ допускают применение широко распространенных схем сертификации, именуемых в просторечии (образец – партия – серия):

- схема № 1 – применяется при сертификации единичных образцов ТС ОТБ по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания единичных образцов, взятых у заявителя. Сертификат соответствия выдаётся только на сертифицируемый единичный образец;
- схема № 2 – применяется при сертификации партии ТС ОТБ по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя. Сертификат соответствия выдаётся только на сертифицируемую партию;
- схема № 3 – применяется при сертификации серийно выпускаемых ТС ОТБ по заявке заявителя и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя, и оценку возможности заявителя выпускать в течение срока действия сертификата соответствия ТС ОТБ. Инспекционные проверки сертифицированных ТС ОТБ осуществляются в течение всего срока действия сертификата соответствия с оценкой возможности заявителя выпускать ТС ОТБ.

Резюмируя, следует отметить, что внедрение системы обязательной сертификации ТС ОТБ гарантированно защищает конечного потребителя услуги – СТИ при проектировании систем ОТБ и выборе оборудования, позволяя:

- исключить ошибки при проектировании систем ОТБ;
- оградить ОТИ и ТС от некачественных ТС ОТБ;
- сократить случаи проявления недобросовестного предпринимательства;
- минимизировать расходы и повысить уровень защищенности ОТИ и ТС от АНВ.

Мероприятия по выявлению и распознаванию на контрольно-пропускных пунктах (постах) физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход/проезд в зону транспортной безопасности, в/на критические элементы ОТИ и (или) ТС.

К мероприятиям по выявлению лиц, которым запрещено пребывание в зоне ТБ и на критических элементах ОТИ относят:

- выявление физических лиц, не имеющих правовых оснований для прохода и/или проезда в зону ТБ и на критические элементы ОТИ путем идентификации личности в бюро пропусков при оформлении и выдаче пропускных документов;
- выявление физических лиц, не имеющих правовых оснований для прохода и/или проезда в (из) зону ТБ и на критические элементы ОТИ путем проверки пропускных и других документов, удостоверяющих личность, на КПП;
- выявление физических лиц, не имеющих правовых оснований для прохода и/или проезда в (из) зону ТБ и на критические элементы ОТИ с использованием ТС ОТБ;
- выявление физических лиц, не имеющих правовых оснований для нахождения в зоне ТБ и на критическом элементе ОТИ, путем наблюдения, собеседования, проверки пропускных и других документов, удостоверяющих личность, в период патрулирования зоны ТБ подвижными постами (патрулями).

Основные используемые методы контроля:

- проверка документов;
- устный опрос; получение пояснений;
- наблюдение;
- личный досмотр.

Проверка документов осуществляется в целях установления подлинности документов и достоверности содержащихся в них сведений, правильности их оформления, отождествления личности, установления прав доступа (въезда и ввоза) в зону ТБ ОТИ. При проверке осуществляется выявление: на соответствие документа образцу пропуска; идентификация соответствия личности предъявителя пропуска данным, указанным в пропуске; на соответствие номера и даты пропуска, особых отметок, срока действия действующим параметрам; по идентификации субъекта по машиносчитываемой или биометрической части пропуска (ТС ОТИ); недействительных, аннулированных, недействующих, поддельных пропусков.

Проверка подлинности документов и достоверности содержащихся в них сведений может осуществляться путем их сопоставления с информацией, полученной из других источников, в том числе, в результате осуществления иных методов контроля, анализа статистических сведений, а также другими способами, не запрещенными законодательством.

Устный опрос (собеседование) физических лиц, а также лиц, являющихся представителями организаций и обладающих соответствующими полномочиями в отношении транспортных средств и перемещаемых на них материальных объектов и веществ, производится в целях получения дополнительной информации или уточнения информации, полученной в ходе проверки документов. Устный опрос осуществляется без оформления в письменной форме объяснений указанных лиц.

Пояснения. Получение пояснений осуществляется путем представления в письменной форме физическими лицами, в том числе лицами, являющимися представителями организаций и обладающими соответствующими полномочиями в отношении транспортных средств и перемещаемых на них материальных объектов и веществ, сведений об обстоятельствах, имеющих значение для проведения соответствующих видов контроля. Пояснения истребываются для получения дополнительной информации или уточнения информации, полученной в ходе проверки документов.

Наблюдение включает в себя целенаправленное, систематическое или разовое, непосредственное или опосредованное (с применением технических средств) визуальное наблюдение за территорией КПП ОТИ, физическими лицами, транспортными средствами, материальными объектами, ими перевозимыми, прибывающими (убывающими) в/из зону ТБ, за совершением грузовых и иных операций с транспортными средствами, грузами, товарами.

Наблюдение применяется в период проведения всех видов контроля в целях недопущения к транспортным средствам и перемещаемым на них материальным объектам посторонних лиц, пресечения попыток хищения грузов, товаров и в других целях.

Личный досмотр, как *исключительный* метод контроля, проводится при наличии оснований предполагать, что физическое лицо скрывает при себе и добровольно не выдает материальные объекты (предметы), которые запрещены для перемещения в зону ТБ.

Перед началом личного досмотра должностное лицо обязано объявить физическому лицу решение о проведении личного досмотра, ознакомить физическое лицо с его правами и обязанностями при проведении такого досмотра и предложить добровольно выдать скрываемые материальные объекты (предметы).

Личный досмотр проводится должностным лицом одного пола с досматриваемым лицом в присутствии двух понятых того же пола в изолированном помещении, отвечающем санитарно-гигиеническим требованиям. Доступ в это помещение других физических лиц и возможность наблюдения за проведением личного досмотра со стороны должны быть исключены. Обследование тела досматриваемого должно проводиться только

медицинским работником. При личном досмотре несовершеннолетнего или недееспособного физического лица вправе присутствовать его законные представители (родители, усыновители, опекуны, попечители и другие лица) или лица, его сопровождающие.

Личный досмотр проводится в корректной форме, исключающей унижение достоинства личности и причинение неправомерного вреда здоровью и имуществу досматриваемого лица, в пределах, необходимых для обнаружения скрытых физическим лицом при себе материальных объектов (предметов).

По результатам личного досмотра составляется акт в 2 экземплярах по установленной форме. Акт подписывается должностным лицом, проводившим личный досмотр, физическим лицом, в отношении которого был проведен личный досмотр (его законным представителем или лицом, его сопровождающим), понятыми, а при обследовании тела досматриваемого - медицинским работником. Второй экземпляр акта вручается лицу, в отношении которого был проведен личный досмотр (его законному представителю или лицу, его сопровождающему).

Формы и методы контроля, используемые наиболее активно конкретным СТИ, изложены, как правило, во внутреннем организационно-распорядительном документе данного субъекта (типовая форма - «Порядок выявления и распознавания на постах или на транспортных средствах физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону ТБ или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критические элементы ОТИ в соответствии с законодательством Российской Федерации», содержащий:

- порядок выявления и распознавания на посту физических лиц и транспортных средств, не имеющих правовых оснований на проход (проезд) в зону транспортной безопасности и критические элементы ОТИ.
- порядок выявления и распознавания предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и критические элементы ОТИ).

При объявлении (установлении) повышенных уровней безопасности документом предусмотрено ужесточение процедур контроля.

Контроль соблюдения пропускного и внутриобъектового режимов на территории и объектах ОТИ гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства, должностными лицами и работниками предприятия, организаций, независимо от их принадлежности и форм собственности осуществляет ПТБ.

ПТБ, в целях контроля по соблюдению правил пропускного и внутриобъектового режима физическими и юридическими лицами, осуществляет организационные и практические мероприятия (комплексные проверки, аудиты) пропускного и внутриобъектового режима на объектах и территории ОТИ. Материалы проверок режима оформляются актом и предоставляются руководителю компании для принятия мер по устранению выявленных недостатков.

Основной формой контроля соблюдения пропускного и внутриобъектового режимов на территории ОТИ является наблюдение (видеонаблюдение):

- за физическими лицами, транспортными средствами, находящимися на территории ОТИ;
- за зонами ограниченного доступа и прилегающей к ним территории, служебными помещениями, материальными объектами;
- за действиями сил транспортной безопасности в зоне ТБ, в зоне свободного доступа, на КПП и постах (пунктах) управления ОТБ ОТИ.

Проверка документов, наблюдение и (или) собеседование в целях ОТБ, направленные на выявление физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению АНВ и оценка данных ИТС и ТС ОТБ, осуществляемые для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в деятельность ОТИ и (или) ТС.

Наряду с проверкой документов, осуществляемой в целях установления подлинности документов и достоверности содержащихся в них сведений, правильности их оформления, отождествления личности и т.п., к эффективным методам выявления физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению АНВ следует отнести наблюдение и собеседование.

Приказ Минтранса России от 21 августа 2014 г. № 231 «Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил ОТБ, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил ОТБ, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил ОТБ, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил ОТБ применительно к отдельным видам транспорта» поз. 5 **Перечня знаний, умений, навыков, являющихся обязательными для работников подразделения транспортной безопасности,** *содержит основы проведения наблюдения и собеседования при осуществлении контрольно-пропускных функций на участках и в зонах безопасности ОТИ и (или) ТС.*

Наблюдение и (или) собеседование в целях ОТБ, направлены на выявление лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению АНВ, проводятся в ходе досмотра, а также в случаях, предусмотренных Требованиями по ОТБ ОТИ и/или ТС.

Выявление потенциально опасных пассажиров является актуальным вопросом в деле защиты от АНВ. В настоящее время теракт – четко спланированное мероприятие, за которым стоят недели, месяцы подготовки, мощное финансирование, используются все более изощренные способы сокрытия опасных веществ и взрывчатых устройств, организаторы проводят целенаправленную работу по подготовке непосредственных исполнителей. Данная ситуация предполагает постоянное повышение качества защиты от АНВ ПТБ, формирование создание высокоэффективных комплексных систем, снижающих вероятность реализации преступных намерений, базирующихся на современных теориях и направлениях ОТБ.

Одной из главных задач ПТБ является выявление потенциально опасных пассажиров, для реализации которой, использования режимных мероприятий и инженерно-технических решений для предотвращения АНВ недостаточно. Применяемые решения и технологии ориентированы на обнаружение опасных предметов и веществ, за гранью их возможностей остаются преступные намерения и психологические установки на совершение АНВ. На сегодняшний день, самым эффективным инструментарием считывания внутренней информации пассажира, в том числе - потенциально опасного, гибкого реагирования на изменение окружающей обстановки, на динамику поведения других людей и оперативного принятия решений является человек - *специально подобранный и подготовленный специалист.*

Межличностное взаимодействие наиболее эффективно для выявления противоправных намерений конкретного пассажира, характеризующая объект информация может быть получена с помощью специальных методов и технологий, направленных на выявление опасных субъектов.

Технологии общения, применяемые для выявления внешнего проявления стресса. Психологическое состояние, которое возникает у правонарушителя независимо от

сознания, оказывает влияние на манеру держаться. Внешние физические изменения характеризуются изменением кровяного давления, изменением ритма дыхания и т.п., состояние психологической напряженности вызывает изменения в моторике, контролировать подобные изменения способен только тренированный объект. Для выявления этих внешних проявлений при общении с пассажирами имеют значение: наблюдательность; оценка личности по внешним признакам, беседа, зрительный контакт, язык тела (жесты, позы, телодвижения).

Для определения эмоционального состояния человека необходимо сосредоточиться на его внешних реакциях. Наблюдение проводится сотрудниками ПТБ, собранная информация анализируется, подвергается критериальной оценке, в частности, наблюдения показывают, чем более непосредственен человек, тем рельефнее его моторика, позволяющая судить о его истинных переживаниях. Наряду с простым интуитивным наблюдением в практической деятельности, ПТБ применяются методы наблюдения с применением различным технических средств, которые помогают выявить те или иные психологические явления у интересующих лиц. Преступник, заметивший интерес к своей особе, стремится обмануть наблюдателя, старается незамедлительно применить различные уловки, чтобы выглядеть так, как хочется, чтобы его воспринимали. Психологически это выражается в искажении или подмене экспрессивных движений (жесты, мимика, голос).

Комплексный анализ свершенных терактов позволил создать возможную модель действия лица, вынашивающего преступные замыслы, которые базируются на характерных отличительных особенностях поведения, прямых и косвенных признаках. Описание и детали изученных признаков дают возможность перейти к созданию соответствующей классификации. На основании такого подхода всех пассажиров можно отнести к определенному типу профиля в зависимости от наличия или отсутствия признаков, указывающих на возможно преступные намерения, то есть осуществлять *профайлинг*.

Профайлинг (сленговая терминология, от англ. Profile) направление, активно развивающееся, на сегодняшний день, в теоретическом аспекте. Методика профайлинга впервые сформирована в конце 70-х годов прошлого века специалистами служб безопасности авиакомпании El Al (Israel Airlines) в ответ на возросшую активность исламских террористов. В 1984 году данная методика была сформирована в англоязычном варианте и «международная консультация по безопасности уязвимых объектов» стала апробироваться в службах транспортной безопасности в других зарубежных странах.

Профайлинг - технология, направленная на предотвращение АНВ посредством выявления потенциально опасных лиц и ситуаций, например, при досмотре и других мероприятиях по обеспечению безопасности, с акцентом на применение прикладной психологии. При определении профайлинга исходят из положений:

- профайлинг - один из способов ОТБ, позволяющий предотвращать АНВ посредством выявления потенциально опасных пассажиров и ситуаций;
- выявление потенциально опасных пассажиров и ситуаций происходит по специальной технологии, в основе которой лежит комплексный анализ таких факторов, как:
 - внешность и поведение пассажира;
 - перевозочные документы пассажира;
 - багаж пассажира;
 - ручная кладь пассажира.
- профайлинг, как способ предотвращения АНВ может применяться в ходе первичного досмотра, а также в других местах и мероприятиях по ОТБ.

Технология профайлинга предполагает применение методов психологии в их прикладном аспекте, так как основной акцент делается на процесс межличностного взаимодействия, на возможность человеческого восприятия к считыванию внешней и внутренней информации, на формирование и развитие таких качеств, как наблюдательность, коммуникабельность.

Психологическое тестирование. Психологическое тестирование в контексте деятельности по ОТБ следует рассматривать как экспресс-диагностику внутреннего состояния личности по характерным признакам во внешнем поведении с целью выявления противоправных намерений. Диагностика проводится путем целенаправленного наблюдения за пассажиром или посетителем и при общении с ним. Фиксация характерных отклонений в поведении – составляющая часть профайлинга при выявлении потенциально опасных пассажиров. Тестирование поведения (эмоционального состояния) должно осуществляться на всех этапах проведения профайлинга (при проверке документов, досмотре багажа, ручной клади, опросе). Таким образом, психологическое тестирование следует рассматривать как структурный компонент профайлинга, позволяющий диагностировать пассажира с позиций причастности к планируемому АНВ.

Психологическое тестирование акцентировано на поведение, внутренне состояние, внешний облик правонарушителя; в рамках метода рассматриваются возможности наблюдения и общения для выявления противоправных замыслов, процедура может применяться как при проведении профайлинга, так и в других мероприятиях по защите от АНВ.

Психологический опрос. Характеризуется, как система взаимодействия сотрудников ПТБ с пассажирами и посетителями, направленная на получение необходимой информации с возможным применением технологий общения. Опрос является структурным компонентом профайлинга и одним из методов психологического тестирования.

К *критериям оценки пассажиров в системе профайлинга* относят: поведение; внешность; багаж; ручную кладь; провожающих лиц. Выделяют условные целевые группы, имеющие характерные объединяющие признаки (туристы).

Для автоперевозчика и для каждого маршрута можно выделить типичного пассажира, соответствующего целям поездки, целям нахождения на ОТИ. Любое отклонение от статуса «типичного» пассажира должны вызывать подозрение.

Признаки, используемые в системе профайлинга. Признак – специфическая черта, свойство объекта, позволяющее выделить и распознать его среди других возможно похожих объектов. Преступное поведение также имеет определенный набор признаков, которые выделяют его среди прочих других явлений. Анализ происшедших терактов на транспорте позволил обобщить и систематизировать данные признаки на позитивные и негативные, указывающие на степень потенциальной опасности субъекта. Выявление потенциально опасных лиц начинается с обнаружения указанных признаков.

Позитивные признаки свидетельствуют о высокой вероятности отсутствия связи с террористической деятельностью.

Негативные признаки являются индикаторами возможной связи между пассажиром и планируемым АНВ и подразделяются на подозрительные и критические. Подозрительные признаки указывают на вероятную связь между пассажиром и намечаемым событием.

В поведении, внешнем облике пассажира, а также его путевых документах можно наблюдать ряд подозрительных моментов (появление в конце досмотра, необоснованная нервозность, и т.п.).

Критические признаки указывают на высокую степень вероятности связи пассажира с планируемым терактом. К ним относятся поддельные или недействительные документы, несоответствие информации в паспорте и билете, совпадение внешности с данными ориентировок, содержащих описание разыскиваемого лица и т.п.

На сегодняшний день в нормативных документах отсутствует единая терминология, нет четкой правовой методической базы, которая формулировала сущность профайлинга и регламентировала практическое применение для выявления потенциально опасных лиц. Профайлинг не фигурирует в качестве обязательного мероприятия в структуре досмотра. К проблемам внедрения профайлинга следует отнести формирование правовой основы профайлинга, включающей обязательность применения данного метода для выявления потенциально опасных лиц, определение роли и места профайлинга в комплексной системе транспортной безопасности, включение профайлинга в технические процессы по ОТБ, подготовка персонала, который будет работать по данным технологиям.

Профили пассажиров. Установление и анализ указанных признаков является основой для дальнейшей классификации пассажиров. С позиции содержания потенциальной угрозы, пассажиров можно условно разделить на две группы: неопасных и потенциально опасных. Неопасный пассажир – лицо, не представляющее угрозы для рейса с точки зрения выявления негативных признаков во внешности, поведении, путевых документах - не зафиксированы негативные признаки, подозрительные признаки не получили дополнительного подтверждения.

Потенциально опасный пассажир – лицо с зафиксированными подозрительными признаками, получившими негативное подтверждение. Потенциально опасные пассажиры, в свою очередь, подразделяются на осведомленных и неосведомленных. Основное различие между двумя данными группами – осознание собственной угрозы.

Неосведомленный (наивный, частично наивный и подставной) террорист.

Наивный террорист:

- не является членом террористической организации и никак формально с ней не связан;
- не знает, что вовлечен в преступную деятельность;
- не оповещен о наличии у себя в багаже или ручной клади опасного вещества или предмета;
- не имеет характерных отличительных особенностей в поведении.

Частично наивный террорист:

- не является членом террористической организации;
- знает, что нарушает закон, но не осведомлен о том, что изначально его действиями управляет террористическая организация;
- перевозит за деньги или другое вознаграждение запрещенные предметы. На практике данные предметы могут оказаться взрывными устройствами;
- данному лицу могут положить в багаж, ручную кладь взрывное устройство;
- поведение характеризуется замкнутостью, напряженностью.

Подставной террорист:

- возможно, является членом террористической организации;
- перевозит за деньги или из чувства солидарности оружие, взрывные устройства, но в его задачу не входит их использование;
- как правило, не оповещен об угрозе данных предметов – могут подложить опасные предметы с установкой на их срабатывание на маршруте;
- поведение тревожно, возможны психофизиологические проявления стресса, страха.

Осведомленный террорист. Осознанно угрожающий ОТИ или ТС. Данная категория лиц подразделяется на не суицидальных и суицидальных террористов.

Не суицидальные террористы:

- часто являются членами действующих террористических организаций;

- тщательно подготовленные, тренированные люди, высоко мотивированные личности, идущие на данное преступление исходя из политических, религиозных, национальных и криминальных интересов;
- тактика – хорошо спланированный, часто групповой характер действий; захват и угон ТС, расстрел пассажиров в местах их скопления, закладка взрывных устройств на ОТИ;
- характерная черта данной группы – запланированная схема отхода (выкуп). Поведение самоуверенное, агрессивное, свойственен сильный волевой контроль.

Суицидальные террористы (самоубийцы):

- являются членами террористических организаций; иногда действия носят индивидуальный характер; часто религиозные фанатики или прошедшие специальную психологическую обработку лица;
- тактика – взрыв ОТИ или ТС в людных местах;
- отход не запланирован.
- поведение спокойное (отрешенное), возможно состояние наркотического опьянения.

Технология общения – оценка личности по внешним признакам. Обычно, объект оценки воспринимается в виде целостного образа, при формировании представления о котором часто игнорируются многие факторы (внешние реакции как бы ускользают от нашего внимания).

Между тем, наиболее информативным источником объекта является лицо человека. Именно по лицу определяют пол, расу, возраст, этническую принадлежность, социальный статус, установлено, что лицо «говорит» о духовном мире, интеллекте и настроении человека. По выражению лица можно определить психологическое состояние человека, многие оттенки душевных волнений. Даже столкновение противоречивых чувств, смятение отражаются в характерных внешних признаках и распознаются даже нетренированным взглядом.

Лицо отражает весь спектр эмоционального состояния конкретного человека, психологами установлены общечеловеческие, национальные и индивидуальные особенности эмоционального восприятия, основу их составляют шесть систем лицевых реакций, конкретно отражающих удивление, страх, негодование, отвращение, радость, печаль. Как правило, усвоение особенностей проявления общечеловеческих экспрессий дает возможность научиться читать эмоциональный подтекст действий интересующего лица.

Истинные чувства отображаются на лице потому, что мимика зачастую непроизвольна, неподвластна мыслям и намерениям. Непроизвольное выражение эмоций на лице является эволюционным рудиментом. Не все лицевые мышцы одинаково хорошо поддаются контролю, многие мышцы «не могут лгать», то есть слабо контролируемы человеком, их движения трудно прервать или подавить.

Оценка эмоционального состояния личности.

Беседа - способ познания психических явлений в процессе речевого общения с данной личностью. Голос и речь интересующего человека дают информацию о его эмоциях, интеллекте, эрудиции и даже характере, позволяет судить о подстрочном смысле высказываний, переживаниях, уровне владения языком, культуре, интеллектуально-психологических особенностях.

Существуют индивидуальные особенности голоса (диапазон звучания частот, темп, интенсивность, высота, протяженность). Все индивидуальные особенности голоса являются устойчивыми характеристиками личности и дают возможность оценить говорящего по различным аспектам. Речь является информативным сигнализатором при оценке эмоционального напряжения.

Следует обращать внимание на три аспекта:

- особенности выбора слова;
- специфику грамматического оформления высказанного;
- восприятие речи в состоянии эмоциональной напряженности.

Грамматическая незавершенность фраз – другой важный показатель эмоционального напряжения речи, наиболее характерным примером является грамматическая неформленность («ну, в общем..», «так...»).

Типичной особенностью эмоциональной речи является нарушение логики изложения и последовательности высказываний. Речь в состоянии эмоционального напряжения отличается рядом особенностей из-за ухудшения обработки информации и снижения психологической устойчивости.

Паузы могут быть слишком продолжительными или слишком частыми. Заминки перед словами всегда наводят на подозрение.

Признаками обмана могут быть речевые ошибки, слишком быстрые ответы на вопросы, демонстративное подчеркивание с помощью интонацией и пауз каких-либо фрагментов передаваемой информации. На лживость собеседника указывает настоятельное убеждение в своей искренности, уклонение от обсуждения определенных тем и вопросов, вызывающее враждебный тон, провоцирующий собеседника на грубость, попытки вызвать вашу симпатию и доверие, чувство жалости, уклончивые ответы на прямые вопросы.

На ложь собеседника могут указывать:

- несоответствие поведения человека конкретной ситуации;
- демонстративное дружелюбие;
- навязывание помощи;
- громогласное проявление негодования, возмущения по несущественным вопросам;
- высказывание жалоб на плохое самочувствие;
- просьбы об оказании медицинской помощи.

В стрессовом состоянии голос человека становится громче, при выраженном страхе – тихое, бессвязное бормотание. Для обнаружения попытки обмана важнее, как говорит человек, а не что он говорит.

Зрительный контакт. Выражение лица и прежде всего, глаз становятся особенно показательными в состоянии эмоциональных переживаний. Зрачки глаз ведут себя полностью независимо от нашего сознания – «послание глаз не поддается цензуре разума». Алгоритм движения глазного яблока человека, вспоминающего увиденное или услышанное, существенно отличается от аналогичного алгоритма при выдумывании этих же событий. Траектории движения зрачка при зрительном или слуховом конструировании отличны от траекторий при зрительном или слуховом воспоминании.

Взгляд человека почти не поддается тренировке и поэтому наиболее адекватно отображает эмоционально-психологическое состояние собеседника. Человек может скрыть на словах что угодно, но чтобы скрыть во взгляде, требуется сила воли, либо специальная тренировка. В целом, ориентируясь на лицо партнера по общению, для индикации лжи, чаще рекомендуется обращать внимание на следующие параметры:

- продолжительность контакта глаз: известно, что при нормальном контакте взгляды встречаются около двух третей всего времени общения. Если человек неискренен, то его глаза будут встречаться с глазами собеседника менее одной трети времени. В то же время стеснительные, неуверенные в себе люди избегают прямого контакта глаз;
- сужение глаза (прищуривание): свидетельствует о нежелании установить доверительные отношения (открывать душу, настороженность);

- легкая улыбка (без подъема нижних век): сопровождает ложное высказывание, хотя так же может проявляться индивидуальная форма стиля общения. Улыбка, сопровождающая ложь позволяет скрыть внутреннее напряжение, однако не всегда выглядит достаточно естественной;
- Микронапряжение лицевых мышц – в момент ложного сообщения по лицу пробегает тень. Видеосъемка позволяет зафиксировать при этом кратковременное напряжение лица, длящееся доли секунды.

Желание отвести глаза в сторону говорит о страхе, боязни встретиться с глазами другого человека. Замешательство также обычно сопровождается уклонением от прямого взгляда в глаза. Когда человек взволнован, глаза превращаются в щелки. Агрессия может проявляться в долгом взгляде на собеседника, в стремлении «переглядеть».

Одновременно, с «диагностикой» глаз, следует иметь в виду следующие сигналы: бледность или румянец; дрожание подбородка; неестественная улыбка; смущение; потливость; чрезмерная жестикуляция; облизывание губ; удрученность, подавленность; вибрации голоса; постукивание пальцами; учащенное моргание и т.п.

Язык тела. Также, как и предыдущие - способ оценки эмоционального состояния личности. Соотношением 55 – 38 - 07 выражается пропорциональное воздействие, которое в процессе личностного общения оказывается на собеседника с помощью мимики, включая глаза, невербальной коммуникации и собственно речью. Таким образом, только 7% воздействия носит словесный характер. Остальные 93% обеспечиваются невербальными средствами. Из них 38% звуковых средств – голос (тон и интонации) и 55% за счет иных невербальных средств (мимики, жестов, позы, дистанции).

Однозначными признаками лжи, по-отдельности жесты и телодвижения выделить сложно. Существуют элементы поведения, которые проявляются практически всегда, когда человек говорит неправду. Лжец может на словах заявлять о содействии, а, в то же время, лицо будет выражать злобу, негодование и брезгливость, а позы и жесты будут оставаться закрытыми (скрещенные руки, ноги).

Иллюстративные жесты – жесты, сопровождающие высказывание иллюстративной речи. Признаком обмана может служить уменьшение количества иллюстраций, в основном, из-за тщательного продумывания речи и осторожности в высказываниях.

Жесты – манипуляции – слабо контролируемая сознанием моторика, обычно с мелкими вещами (очки, карандаш). Манипуляции индивидуальны. На практике, увеличивающееся количество и интенсивность сопровождают ложные высказывания.

Диагностика криминалистически значащих признаков личности. Признаки лица, собирающегося совершить преступление: настороженность; нервозность; неестественная вялость или развязанность; торопливая или напряженная походка; тревожное порывистое оглядывание назад; недопущение преследования (ускоренный шаг, либо пропускание).

Анализ данных ИТС и ТС ОТБ, осуществляемый для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в деятельность ОТИ и (или) ТС.

Системы интеллектуального видеонаблюдения автоматически распознают нештатные, потенциально опасные ситуации в потоковом видео, поступающем с камер наблюдения:

- определение движения в запрещенном направлении;
- обнаружение оставленных предметов;
- обнаружение парного прохода;
- регистрация и распознавание лиц;
- обнаружение скопления пассажиров и т.п.,

при наступлении подобной ситуации формируют сообщение на пульт охраны и мобильное устройство связи, а также осуществляют документальную запись видео и протокола событий.

Видеоаналитические комплексы способствуют эффективному решению спектра задач, стоящих перед работниками ПТБ по организации безопасной эксплуатации и оптимизации работы транспорта на ОТИ.

Организация досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности. Статьей 12.2. «Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности» *Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О транспортной безопасности»* определены условия и состав мероприятий, осуществляемых при проведении досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра. Организация видов досмотра, наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности возлагается на СТИ и (или) перевозчиков.

Досмотр в целях ОТБ предполагает осуществление мероприятий по обследованию физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей, иных материальных объектов (все - объекты досмотра), в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону ТБ.

Дополнительный досмотр в целях ОТБ предполагает осуществление мероприятий по обследованию объектов досмотра в целях обнаружения, распознавания и идентификации, выявленных в ходе досмотра предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, а также по обследованию материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения АНВ.

Повторный досмотр в целях ОТБ предполагает осуществление мероприятий по повторному обследованию объектов досмотра для выявления физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению АНВ, либо материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения АНВ. *Повторный досмотр проводится при получении информации об угрозе совершения АНВ.*

Прерогатива определения Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях ОТБ принадлежит Минтрансу РФ, с согласованием документа в ФСБ и МВД России.

Организация всех видов досмотра осуществляется уполномоченными лицами из числа работников ПТБ, аттестованными на соответствие Требованиям к работникам сил ОТБ, осуществляющим досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности.

Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях ОТБ проводится на КПП, постах, расположенных на границе зоны ТБ или ее частей, а также, в зоне ТБ ОТИ и (или) ТС.

Контрольно-пропускные пункты должны быть оборудованы стационарными и переносными техническими системами и средствами, обеспечивающими обнаружение предметов и веществ, запрещенных к перемещению в зону ТБ и на критические элементы ОТИ, укомплектованы работниками ПТБ, осуществляющим досмотр и наблюдение (собеседование), численный состав которых зависит от режима работы ОТИ, объема перевозок, количества эксплуатируемых ТС и т.п. При исполнении служебных обязанностей, работники ПТБ, осуществляющие досмотр, наблюдение и собеседование обязаны быть в форме установленного образца с соответствующими знаками отличия, оперативное руководство данной группой лиц осуществляется старшим работником ПТБ.

На КПП осуществляется информирование пассажиров и посетителей, находящихся или пребывающих на ОТИ или ТС о целях и порядке прохождения досмотровых процедур, о запрещенных и ограниченных к перемещению предметах и веществах, а также - об ответственности за незаконный провоз предметов и веществ, запрещенных к перевозке или требующих соблюдения особых условий перевозки посредством размещения указателей: «Контрольно-пропускной пункт» или «Пункт досмотра», «Граница зоны транспортной безопасности». Допускается размещение иных указателей, информирующих о требованиях по ОТБ.

КПП оборудуются ограждениями, исключающими наблюдение посторонними лицами за мероприятиями, осуществляемыми в ходе досмотровых процедур.

Пломбировка и маркировка досмотренных материальных объектов. В соответствии с условиями, предусмотренными Планом ОТБ ОТИ или ТС, допускается маркирование (пломбирование) досмотренных материальных объектов для последующего перемещения между секторами, частями и элементами зоны ТБ ОТИ. Описание процедур и особенности маркировки (пломбировки) включаются в «Порядок проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» на ОТИ или ТС.

Планом ОТБ может быть предусмотрено осуществление наблюдения, проведение сверки и (или) проверки документов (проведение собеседования, досмотра, дополнительного досмотра) объектов досмотра при перемещении последних между секторами, частями и критическими элементами зоны ТБ ОТИ, а также - проведение досмотра ТС и лиц, находящихся на ТС или проходящих с ТС на ОТИ для выявления предметов и веществ, указанных в *Перечнях оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть*, (далее - Перечни), (см. часть 3), а также физических лиц, не имеющих оснований для нахождения в зоне ТБ ОТИ или ТС.

Перемещение устройств, предметов и веществ, включенных в Перечни в зоне ограниченного доступа.

Объекты досмотра, у которых были обнаружены, распознаны или идентифицированы оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, предметы и вещества, включенные в Перечни, которые перемещались без законных на то оснований, в зону ТБ ОТИ или ТС не допускаются. Перемещение в зону ТБ и на КЭ ОТИ или ТС с целью дальнейшей перевозки предметов и веществ, включенных в Перечни, допускается при выполнении требований правил, порядка и условий их перевозки по видам транспорта, а также правилами перевозки, установленными СТИ, перевозчиками.

При перемещении в зону ТБ и на КЭ ОТИ и ТС устройств, предметов и веществ, включенных в Перечни, персоналом СТИ, персоналом юридических лиц, осуществляющими деятельность в зоне ТБ, допускается только после прохождения досмотра на общих основаниях, в порядке, определяемом Планами ОТБ ОТИ и (или) ТС.

При осуществлении транзитной, трансферной перевозки, включая перевозку со сменой вида транспорта, досмотр объектов досмотра, может не производиться в случае, если досмотр этих, ранее допущенных к перевозке объектов досмотра, проводился в соответствии с настоящими Правилами, и в ходе перевозки они находились в границах перевозочных или технологических секторов зоны ТБ ОТИ и ТС, в отношении которых установлен **один и тот же уровень безопасности**.

Досмотр при пересечении объектами досмотра границ перевозочного и технологического секторов зоны ТБ ТС может не производиться в случае если, ранее их досмотр был проведен при пересечении границ перевозочного и технологического секторов зоны ТБ ОТИ, в

объеме, достаточном для выявления и обнаружения предметов и веществ, указанных в Перечнях, а также физических лиц, не имеющих оснований для нахождения в зоне ТБ ТС, а досмотренные объекты досмотра не находились вне границ зоны ТБ.

Ограничение и запрет на перемещение в зону ТБ оружия и взрывчатых веществ, включенных в Перечни, не распространяется на взрывчатые вещества, оружие, их снаряжение и компоненты, предназначенные для решения боевых и оперативно-служебных задач, и состоящие, в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, на вооружении государственных военизированных организаций, определенных *Федеральным законом от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ «Об оружии»*, при их перемещении сотрудниками таких организаций на законном основании, а также с учетом особенностей их перевозки в соответствии с правилами перевозки на различных видах транспорта.

Использование технических средств обеспечения транспортной безопасности при проведении досмотровых процедур.

При проведении досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в соответствии с Требованиями, в случаях определяемых Планами ОТБ ОТИ или ТС, используются средства досмотра - рентгенотелевизионные, радиоскопические установки, стационарные, переносные и ручные металлодетекторы, газоаналитическая и химическая аппаратура, а также другие устройства, обеспечивающие обнаружение оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону ТБ.

Досмотровые процедуры проводятся на КПП и постах, оснащенных средствами досмотра и другими ТС ОТБ, предусмотренными Планами ОТБ, в том числе средствами, обеспечивающими аудио- и видеозапись для документирования действий работников ПТБ, осуществляющих мероприятия по обследованию объектов досмотра. Данные аудио- и видеозаписи подлежат хранению в течение не менее 30 суток.

При проведении досмотра производится обследование объектов досмотра с применением средств досмотра, обеспечивающих выявление и обнаружение предметов и веществ, указанных в Перечнях.

При дополнительном досмотре производится дополнительное обследование объектов досмотра с применением ТС ОТБ, обеспечивающих обнаружение, распознавание предметов и веществ, включенных в Перечни и идентификацию оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ, указанных в Перечнях, *сопровождающееся вскрытием материальных объектов досмотра, для распознавания и идентификации их содержимого или без такового.*

При проведении повторного досмотра с целью выявления физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению АНВ, либо материальных объектов, которые могут быть использованы для совершения АНВ, осуществляется повторное обследование ранее досмотренных объектов досмотра, с применением средств досмотра. Досмотровые процедуры, сопровождающиеся вскрытием объектов досмотра, в отсутствие владельцев таких объектов, проводятся по решению лица, ответственного за ОТБ ОТИ или ТС, с обязательным видео- и аудиодокументированием и составлением акта досмотра материальных объектов. Формы актов включаются в Порядок проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях ОТБ на ОТИ или ТС (см. ниже – «Проведение процедур досмотра в целях ОТБ»).

На КПП (постах), на которых осуществляется досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр транспортных средств используются инженерные конструкции и технические решения, препятствующие несанкционированному проникновению в зону ТБ транспортных средств, под управлением лиц, пытающихся совершить АНВ.

В ходе досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра, в целях сверки и (или) проверки документов могут применяться ТС ОТБ. Полученные данные со средств досмотра подлежат (при технической возможности) хранению в предусмотренном виде и формате, а также, передаче в соответствии с Порядком передачи данных с ТС ОТБ, (приложение к Плану ОТБ ОТИ или ТС).

В случаях, когда физические характеристики объектов досмотра делают применение средств досмотра затруднительным или невозможным, а также при выходе из строя средств досмотра, объекты досмотра через такой КПП (пост) в зону ТБ или её часть не допускаются до момента достижения целей досмотра иными способами.

В качестве таких способов досмотра Планами ОТБ ОТИ и (или) ТС должны предусматриваться:

- визуальный осмотр материальных объектов досмотра и их содержимого;
- проверка массогабаритных параметров материальных объектов досмотра, с последующей оценкой их соответствия техническим паспортным данным, а также данным в перевозочных документах;
- использование способностей служебных собак для выявления предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к перемещению, приведенных в Перечнях;
- ручной контактный способ досмотра, заключающийся в выявлении предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к перемещению, приведенных в Перечнях, посредством контакта рук работника досмотра с поверхностью объектов досмотра;
- ручной контактный способ досмотра для выявления предметов и веществ, приведенных в Перечнях, сокрытых в одежде или под одеждой физических лиц. Указанный способ может применяться *только при получении согласия досматриваемого лица* работником досмотра одного пола с досматриваемым.

Указанные способы досмотра могут применяться при досмотре, дополнительном досмотре, повторном досмотре физических лиц, транспортных средств, крупногабаритных объектов досмотра.

Физические лица, имеющие имплантированные аппараты, а также лица с ограниченными возможностями здоровья, при наличии медицинских документов, и (или) информировании ими работников досмотра о противопоказаниях к обследованию таких лиц с применением технических средств досмотра, досматриваются ручным (контактным) способом.

Проведение процедур досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности. В зависимости от назначения и оснащённости КПП и постов, для достижения целей всех видов досмотра – обнаружения, выявления, распознавания и идентификации предметов и веществ, указанных в Перечнях, а также выявления лиц, не имеющих правовых оснований для прохода (проезда) в зону ТБ ОТИ и ТС, работники досмотра:

- проводят сверку и (или) проверку документов;
- обследуют объекты досмотра с использованием средств досмотра;
- обнаруживают предметы и вещества, включенные в Перечни или выявляют объекты досмотра, требующие проведения в их отношении дополнительного досмотра;
- проводят дополнительный досмотр, обнаруживают, распознают и (или) идентифицируют с использованием средств досмотра, а также иными способами предметы и вещества, включенные в Перечни;
- принимают решение о наличии оснований для допуска объектов досмотра в соответствующую часть зоны ТБ;
- принимают решение об информировании лиц из числа сил ОТБ, в соответствии с Планом ОТБ, уполномоченных подразделений МВД России и ФСБ России об

идентификации оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ;

- оформляют на КПП, постах акты², приведенные в Приложениях к Порядку проведения досмотра в целях ОТБ ОТИ или ТС;
- выполняют иные функции по поручению уполномоченных лиц из числа сил обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающие достижение целей досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра и их качество.

Работники досмотра **не допускают в зону ТБ ОТИ или ТС** предметы и вещества, указанные в Перечнях и ограниченные к обороту предметы и вещества при отсутствии специальных разрешений на оборот этих предметов и веществ, а также физических лиц, при которых находились такие предметы и вещества. При обнаружении, идентификации таких предметов и веществ, работники досмотра сообщают об этом лицам, ответственным за ОТБ ОТИ и (или) ТС и (или) специально уполномоченным на это представителям СТИ из числа сил ОТБ, которые, в свою очередь, информируют уполномоченные подразделения территориальных органов МВД и ФСБ России об обнаружении и идентификации предметов, указанных в Перечнях и о перемещающих их лицах, оформляют акт обнаружения, распознавания и (или) идентификации предметов и веществ.

Работники досмотра **не допускают в зону ТБ ОТИ или ТС** предметы и вещества, указанные в Перечнях, содержащие опасные радиоактивные агенты, опасные химические агенты и опасные биологические агенты, а также пассажиров, грузоотправителей, или иных лиц, при которых находились такие предметы и вещества. При обнаружении, идентификации таких предметов и веществ, работники досмотра сообщают об этом лицам, ответственным за ОТБ ОТИ и (или) ТС и (или) специально уполномоченным на это представителям СТИ из числа сил ОТБ, которые, в свою очередь, информируют уполномоченные подразделения территориальных органов МВД и ФСБ России, а также представителей территориальных органов МЧС России и Роспотребнадзора об обнаружении и идентификации, ядовитых или радиоактивных веществ, указанных в Перечнях, опасных биологических агентов и о перемещавших их лицах, оформляется акт обнаружения, распознавания и (или) идентификации предметов и веществ.

Работники досмотра **не допускают в перевозочный сектор зоны ТБ** объекты досмотра, у которых в ходе сверки данных, указанных в перевозочных документах, выявлены несоответствия фамилии, имени, отчества данным, указанным в документах,

² Примеры актов:

Акт о принятом по результатам наблюдения и (или) собеседования решения о проведении дополнительного досмотра.

Акт обнаружения и идентификации предметов и веществ, содержащих взрывчатые вещества, являющихся оружием или его составными частями, а также предметов и веществ, содержащих опасные радиоактивные агенты, опасные химические агенты и опасные биологические агенты.

Акт обнаружения и изъятия у физического лица при производстве досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, запрещенных к перевозке опасных грузов, предметов или веществ.

Акт досмотра материальных объектов досмотра, сопровождающийся их вскрытием, в отсутствие владельца.

Акт обнаружения и изъятия из грузового отправления, почты, несопровождаемого багажа, бортового питания, бортовых/судовых запасов, поездных принадлежностей и питания, при производстве досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, запрещенных для перевозки опасных грузов, предметов или веществ.

Акты составляются в двух экземплярах. Один экземпляр акта вручается физическому лицу - объекту досмотра, пассажиру или прикладывается к багажу (грузовому отправлению), досмотренному в отсутствие владельца, второй акт хранится в СБТ, а его копия передается СТИ по запросу. Акты учитываются в соответствующих журналах учета актов и подлежат хранению в течение 12 месяцев с момента их оформления.

удостоверяющих личность и по фактам выявления указанных несоответствий, информируют уполномоченные подразделения территориальных органов МВД России и ФСБ России.

Работники досмотра обязаны:

- знать и выполнять Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях ОТБ;
- принимать участие в защите ОТИ и ТС от АНВ в соответствии с Планом ОТБ ОТИ и/или ТС;
- выявлять попытки совершения и подготовку к совершению АНВ при исполнении возложенных на них должностных обязанностей по ОТБ ОТИ и/или ТС;
- проводить сверку и (или) проверку документов, оценивать данные, выводимые техническими средствами ОТБ, для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ и/или ТС;
- не допускать к перевозке оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, предметы и вещества, включенные в Перечни, запрещенные к перевозке на данном виде транспорта;
- быть внимательными и вежливыми с объектами досмотра - физическими лицами и не допускать действий, унижающих их достоинство;
- не допускать повреждения материальных объектов досмотра, документов и пропусков;
- оказывать в пределах своей компетенции в целях ОТБ ОТИ и/или ТС содействие правоохранительным органам в решении, возложенных на них задач, обеспечивать сохранность предметов, веществ и документов, являющихся орудием совершения АНВ, а также места совершения АНВ;
- использовать технические средства ОТБ в соответствии с инструкциями по их эксплуатации;
- информировать уполномоченные подразделения территориальных органов МВД России о лицах, застигнутых при совершении АНВ или подготовке к совершению АНВ, а также лицах, оказывающих сопротивление работникам досмотра при исполнении возложенных на них должностных обязанностей по ОТБ;
- информировать уполномоченные подразделения территориальных органов МВД и ФСБ России об обнаружении и идентификации оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ, указанных в Перечнях и, о перемещающих их лицах;
- участвовать в проведении мероприятий по обеспечению сохранности сведений, содержащихся в Планах ОТБ ОТИ и ТС.

Работники досмотра в рамках своих должностных полномочий имеют право:

- требовать от физических лиц, следующих или находящихся на ОТИ и ТС, соблюдения требований по ОТБ;
- сверять документы, удостоверяющие личность с личностью физических лиц, а также проверять у физических лиц на КПП (постах), перевозочные документы, пропуска, а также прочие документы, для выявления оснований для прохода (проезда) физических лиц и (или) перемещения материальных объектов досмотра в зону ТБ, либо их нахождения в зоне ТБ;
- проводить досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр объектов досмотра на КПП (постах) досмотра, а также в зоне ТБ ОТИ и ТС;

- пресекать в соответствии с Планом ОТБ совершение АНВ и подготовку к совершению АНВ, при исполнении возложенных на них должностных обязанностей по ОТБ ОТИ и ТС;
- применять физическую силу, специальные средства в случаях и порядке, установленных законодательством.

При прохождении досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра, собеседования на КПП, постах объекты досмотра - физические лица:

- предъявляют действительные пропуска, перевозочные и удостоверяющие личность документы, а также, по дополнительному запросу работника ПТБ прочие документы, подтверждающие отсутствие связи досматриваемого лица или перевозимых, проносимых им материальных предметов с подготовкой к совершению АНВ, а также все материальные предметы, перевозимые, проносимые в зону ТБ ОТИ и (или) ТС - верхнюю одежду, обувь, головные уборы и т.п.;
- проходят обследование с помощью средств досмотра, а также по дополнительным запросам работника ПТБ, проходят обследование с помощью средств досмотра в очередной раз;
- выполняют требования работников досмотра по недопущению проноса (провоза) в зону ТБ ОТИ и/или ТС предметов и веществ, указанных в Перечнях;
- выполняют требования работников досмотра по недопущению прохода (проезда) в зону ТБ ОТИ и/или ТС физических лиц, не имеющих на это правовых оснований;
- дают ответы на вопросы работников, осуществляющих наблюдение и (или) собеседование, связанные с установлением связи данных физических лиц с совершением или подготовкой к совершению АНВ в отношении ОТИ и (или) ТС.

При осуществлении осмотра транспортных средств основными методами контроля являются:

- проверка документов;
- наблюдение;
- устный опрос, получение пояснений;
- сопровождение транспортных средств;
- осмотр и досмотр транспортных средств и грузов (материальных объектов).

Сопровождение транспортных средств и перемещаемых на них материальных объектов осуществляется в случае невозможности обеспечения непрерывного наблюдения за движением транспортных средств от КПП до объекта назначения в зоне ТБ и обратно, в целях исключения случаев бесконтрольной посадки (высадки) лиц и погрузки (выгрузки) материальных объектов и веществ. Сопровождение осуществляется способами: посадки должностных лиц ПТБ на ТС и их высадки в установленных для этих целей местах; сопровождением ТС с перемещаемыми материальными объектами на других транспортных средствах; применением технических, электронных и специальных средств контроля за перемещением объекта.

Осмотр транспортных средств и перемещаемых на них грузов (материальных объектов) предполагает внешний визуальный осмотр, не связанный со вскрытием транспортного средства (его грузовых отсеков) и с нарушением упаковки грузов и товаров. Осмотр транспортных средств и перемещаемых на них грузов (материальных объектов) осуществляется в целях проверки грузовых отсеков транспортных средств либо емкостей, контейнеров и иных мест, где находятся (могут находиться) грузы и товары, а также целостности пломб, печатей, упаковки товаров и в других целях.

Осмотр проводится в присутствии лиц, обладающих соответствующими полномочиями в отношении транспортных средств и перемещаемых на них материальных объектов. По

результатам осмотра по требованию лиц, обладающих соответствующими полномочиями в отношении транспортных средств и перемещаемых на них материальных объектов, может быть составлен акт по установленной форме либо проставлена на транспортном (перевозочном) документе отметка о проведении осмотра.

Досмотр транспортных средств и перемещаемых на них грузов (материальных объектов) включает в себя обследование, осуществляемое в целях пресечения провоза предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ. Досмотр связан со снятием пломб, печатей, вскрытием упаковки грузов и товаров или грузовых отсеков транспортных средств либо емкостей, контейнеров и иных мест, где находятся (могут находиться) предметы или вещества, запрещенные или ограниченные в перемещении в зону ТБ. Досмотр проводится в присутствии лиц, обладающих соответствующими полномочиями в отношении транспортных средств, грузов. По результатам досмотра составляется акт в 2 экземплярах по установленной форме. Второй экземпляр акта вручается лицу, обладающему соответствующими полномочиями в отношении транспортных средств, грузов и товаров, либо его представителю.

Организация открытой, закрытой связи, оповещения сил транспортной безопасности, взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в СТИ, на ОТИ и (или) ТС, иным персоналом, непосредственно связанным с обеспечением транспортной безопасности.

Приказом Минтранса РФ от 11.02. 2010 г. № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» устанавливается требование при формировании Плана ОТБ разработать «Порядок организации открытой, закрытой связи, оповещения сил обеспечения транспортной безопасности, а также взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в субъекте, на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве, входящими в состав подразделений транспортной безопасности, а также персоналом, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности».

Организация открытой, закрытой связи, оповещения сил транспортной безопасности, взаимодействия между лицами, ответственными за ОТБ в СТИ, на ОТИ и (или) ТС, иным персоналом, непосредственно связанным с ОТБ.

Организация систем связи и оповещения ОТИ и ТС обеспечивает:

- централизованное управление силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ и/или ТС;
- поддержание средств связи в постоянной готовности к использованию;
- оперативное доведение до сил ОТБ ОТИ и/или ТС информации об изменении уровней безопасности и угрозах совершения (совершении) АНВ;
- незамедлительное информирование ФДА, уполномоченных подразделений ФСБ и МВД России, а также территориального управления ФСНТ об угрозах совершения и/или совершении АНВ;
- оперативное взаимодействие между силами ОТБ ОТИ и/или ТС, а также их взаимодействие с силами ОТБ других ОТИ или ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие;
- незамедлительное информирование уполномоченных представителей МВД России, обо всех физических лицах или материальных объектах, в случае выявления связи данных лиц и объектов с совершением или подготовкой АНВ.

В ходе реализации Плана разрабатываются и принимаются к исполнению следующие внутренние организационно-распорядительные документы:

- порядок информирования компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченных подразделений ФОИВ в области обеспечения безопасности Российской Федерации, ФОИВ, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления ФОИВ, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ;
- порядок доведения до сил ОТБ информации об изменении уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию;
- порядок функционирования ИТС ОТБ, включая порядок передачи данных с таких систем уполномоченным подразделениям ФОИВ в области обеспечения безопасности Российской Федерации, ФОИВ, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления ФОИВ, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ.

Для приема-передачи сообщений и информации, а также для координации действий с ФОИВ, СТИ используются имеющиеся средства связи. Информация о требуемом минимальном количестве средств связи содержится в Плане ОТБ, там же размещены примерные схемы оповещения при совершении или угрозе совершения АНВ в отношении ОТИ или ТС и контактная информация, для связи с ФОИВ (контакты главных управлений и территориальных подразделений):

- Федерального дорожного агентства (ФДА);
- Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (ФСНТ);
- Федеральной службы безопасности Российской Федерации («Антитеррор»);
- Министерства внутренних дел Российской Федерации;
- Министерства чрезвычайных ситуаций Российской Федерации.

Порядок организации открытой и закрытой связи оповещения сил ОТБ. При обнаружении признаков совершения или угрозы совершения АНВ, любой заметивший обязан немедленно доложить об этом на ПУ ОТБ, дежурный (лицо, ответственное за ОТБ на ОТИ и/или ТС), оценив обстановку, принимают решение на скрытое или открытое оповещение сил подразделений транспортной безопасности.

Скрытое оповещение производится по закрытым каналам связи, обеспечивающим доведение информации только до тех лиц, которым она предназначена. При скрытом оповещении, в первую очередь оповещается группа быстрого реагирования (ГБР) с указанием краткой информации о признаках АНВ или его угрозы и места сбора.

Открытое оповещение производится по открытым каналам связи, при этом передаваемая информация может быть доступна неопределенному кругу лиц. Открытое оповещение производится объявлением посредством звонковой сигнализации и/или по общеобъектовой громкой связи голосом. Открытое оповещение может быть произведено кодовой фразой, обозначающей – АНВ, сбор ГБР (место сбора)» (смысловое содержание кодовой фразы определяется заранее и доводится персонально, по определенным спискам).

Структурные схемы открытого и скрытого оповещения включены в План ОТБ ОТИ или ТС.

Оповещение ФОИВ об угрозах совершения и о совершении АНВ выполняется СТИ.

Для этих целей в первую очередь используются телефонные, в том числе мобильные, и радиосредства связи, в случае их отсутствия используют электронные и/или факсимильные средства связи. Ответственным за оповещение являются должностное лицо, ответственное за ОТБ СТИ или лицо, ответственное за ОТБ ТС.

Оперативно оповещаются: диспетчерские службы, дежурные ФДА; территориальных органов ФСНТ; территориальных подразделений ФСБ РФ, органы внутренних дел Российской Федерации, территориальные подразделения МЧС РФ. Порядок информирования СТИ и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении АНВ на ОТИ и ТС определен *приказом Минтранса РФ от 16.02.2011 № 56*. На основании требований данного Приказа в СТИ разработана и отражена в Плане ОТБ *«Инструкция к порядку информирования об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах»*, утвержденная руководителем СТИ, в соответствии с которой:

Руководитель или лицо, ответственное за ОТБ обязаны незамедлительно представлять информацию об угрозах совершения и о совершении АНВ в отношении ОТИ или ТС. Информация передается любым доступным способом и по любым доступным средствам связи. *В отношении ТС, формируется выписка из Инструкции к порядку информирования, постоянно находящаяся на борту ТС.*

Настоящая информация может предоставляться непосредственно уполномоченным подразделениям ФОИВ по месту регистрации и фактического нахождения транспортного средства по средствам электронной или факсимильной связи по адресам (номерам телефонов), указанных на официальных сайтах Ространснадзора и ее территориальных органов.

Приложения к Приказу № 56 Минтранса России:

- № 3 - «Представляемая информация об угрозе совершения и о совершении акта незаконного вмешательства в деятельность *объекта транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта*»;
- № 4 - «Представляемая информация об угрозе совершения и о совершении акта незаконного вмешательства в деятельность *транспортного средства автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта*», содержат формы необходимые к заполнению и определяющие полный состав информации, требуемый к передаче:

- по телефону или радиосвязи, в первую очередь называется ФИО, должность передающего и наименование данного ОТИ или ТС. Далее передается остальная информация в соответствии с приложением;
- в электронном виде (электронная почта) передается комплект информации в соответствии с приложением и подписывается электронно-цифровой подписью лица, заполнившего форму;
- по факсимильной связи передается комплект информации в соответствии с приложением и подписывается личной подписью лица, заполнившего форму;
- на бумажном носителе рукописным способом, запись производится на русском языке разборчивым почерком или печатными буквами чернилами синего либо черного цвета. Помарки, подчистки и исправления не допускаются.

Срок хранения носителей информации об угрозах совершения и о совершении АНВ на ОТИ и ТС, подтверждающих факт передачи информации, дату и время, а также заполненный бланк «Представляемой информации об угрозе...» составляет не менее одного месяца.

Структурная схема оповещения ФОИВ при совершении или угрозе совершения АНВ содержится в Плане ОТБ ОТИ или ТС.

Организация взаимодействия. Целями организации связи взаимодействия является координация усилий сил ОТБ СТИ с силами ОТБ ОТИ и ТС, уполномоченными

подразделениями ФОИВ для защиты от АНВ, создание условий безопасного и нормального функционирования ОТИ и/или ТС.

К основным задачам взаимодействия ОТБ относятся:

- обеспечение требований ТБ ОТИ и/или ТС;
- обеспечение комплексного, эффективного и дифференцированного использования сил подразделений ТБ при осуществлении ими своих функций по организации пропускного и внутриобъектового режима;
- исключение дублирования функций взаимодействующих подразделений ТБ.

Взаимодействие организуют:

- между лицами, ответственными за ОТБ в СТИ – дежурный (оператор) ПУ ОТБ СТИ, руководитель СТИ, должностное лицо, ответственное за ОТБ;
- между СТИ и транспортным средством – лицо, ответственное за ОТБ ТС (водитель) или дежурный (оператор) ПУ ОТБ СТИ;
- между СТИ и силами ОТБ других ОТИ и/или ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие – дежурный (оператор) ПУ ОТБ СТИ;
- между СТИ и силами ТБ юридических лиц, расположенных на ОТИ на законных основаниях – дежурный (оператор) ПУ ОТБ СТИ, лицо ответственное за ОТБ юридического лица, расположенного на ОТИ на законных основаниях;
- между СТИ и уполномоченными подразделениями ФОИВ – дежурный (оператор) ПУ ОТБ СТИ, руководитель СТИ, должностное лицо, ответственное за ОТБ.

Общая организация взаимодействия в целях ОТБ отражается на схеме связи взаимодействия сил ТБ ОТИ и/или ТС с подразделениями заинтересованных организаций при ОТБ.

Субъект транспортной инфраструктуры, как правило, отвечает за выполнение мероприятий по ОТБ ОТИ, предусмотренных законодательством, в составе:

- обеспечение общественного порядка, контроля входа (выхода) лиц, въезда (выезда) транспортных средств, вноса (выноса), ввоза (вывоза) материальных объектов на территорию (с территории) ОТИ;
- разработка организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности на территории ОТИ;
- предоставление юридическим лицам, осуществляющим законную деятельность на ОТИ информации о повышении уровня безопасности, угрозе совершения или совершении АНВ, обо всех изменениях обстановки, влияющих на ОТБ на ОТИ или ТС, а также информации о должностных лицах, ответственных за обеспечение транспортной безопасности ОТИ.

СТИ проводит силами СТБ досмотр физических лиц, транспортных средств, материальных объектов, багажа, ручной клади и личных вещей с использованием ТС ОТБ; организует пропускной и внутриобъектовые режимы на ОТИ и (или) ТС, контролирует доступ в зону транспортной безопасности и на/в критические элементы ОТИ и (или) ТС.

Юридические лица, осуществляющие законную деятельность на ОТИ, отвечают за выполнение своим персоналом и привлекаемыми работниками сторонних организаций организационно-распорядительных документов СТИ по ОТБ на ОТИ, определяют должностное лицо, ответственное за ОТБ на ОТИ и ТС, письменно информируют об этом СТИ; выполняют требования службы ТБ ОТИ, в том числе, при проведении досмотра используемых ими транспортных средств; информируют службу ТБ ОТИ:

- об обнаружении подозрительных бесхозных предметов на территории ОТИ;
- о попытках несанкционированного проникновения физических лиц и транспортных средств на территорию ОТИ;

- о подозрительных лицах или лицах, подозреваемых в совершении либо подготовке к совершению АНВ на ОТИ.

При осуществлении деятельности, связанной с использованием транспортных средств:

- уведомляют СТИ о разработке и/или утверждении в установленном порядке Планов ОТБ ТС;
- обеспечивают при привлечении ТС сторонних организаций их соответствие требованиям Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ.

СТИ разрабатывается инструктивный материал для юридических лиц, осуществляющих законную деятельность на ОТИ и физических лиц, находящихся на территории ОТИ на законных основаниях, определяющий состав и порядок действий при возникновении угрозы совершения или совершении АНВ по отношению к ОТИ или ТС.

Основные разделы инструкции содержат описание действий:

- **при обнаружении постороннего подозрительного предмета, похожего на взрывное устройство:**
 - а) по указанию руководителя или самостоятельно сообщить о случившемся с указанием наименования объекта, его адреса, времени обнаружения предмета по телефону или лично в любой из контактов, указанных в Перечне (см. ниже), в том числе: в дежурную часть полиции «02»; единую службу спасения «01» или «112».
 - б) до прибытия правоохранительных органов, аварийно-спасательных служб принять меры к оповещению и эвакуации персонала и посетителей, оградить и перекрыть доступ к месту обнаружения подозрительного предмета. Категорически запрещается прикасаться к подозрительному предмету, самостоятельно вскрывать, перемещать и накрывать его чем-либо, а также пользоваться вблизи предмета средствами радио и сотовой связи;
 - в) закрыть помещения, в которых находятся материальные ценности и документы, в случае необходимости принять меры к их эвакуации;
 - г) по прибытии представителей правоохранительных органов, аварийно-спасательных служб проинформировать их о ситуации, обеспечить возможность доступа к месту обнаружения подозрительного предмета, в дальнейшем действовать по их указаниям;
 - д) получив информацию о возможности возобновления дальнейшей работы объекта, продолжать выполнять свои служебные обязанности.
- **при получении по телефону сообщения об угрозе минирования объекта:**
 - а) зафиксировать время поступления сообщения. При этом необходимо запомнить характерные признаки звонившего (пол, возраст, особенности речи, сопутствующий разговору звуковой фон и т.п.), содержание разговора, по возможности запишите полученную информацию на бумаге (если возможно, ещё в процессе разговора сообщите о нем правоохранительным органам по другому телефону, после окончания разговора не вешайте трубку);
 - б) по указанию руководителя или самостоятельно сообщить о случившемся с указанием наименования объекта, его адреса, времени обнаружения предмета по телефону или лично в любой из указанных адресов, указанных в Перечне, в том числе: в дежурную часть полиции «02»; единую службу спасения «01» или «112»;
 - в) до прибытия представителей правоохранительных органов, аварийно-спасательных служб принять меры к оповещению персонала и посетителей объекта с целью их последующей эвакуации;
 - г) закрыть помещения, в которых находятся материальные ценности и документы, в случае необходимости принять меры к их эвакуации;

- д) по прибытии представителей правоохранительных органов, аварийно-спасательных служб проинформировать их о ситуации, обеспечить возможность доступа на территорию и в помещения объекта, в дальнейшем действовать по их указаниям.
- **при обнаружении материала угрожающего характера (записки, надписи, информации на электронном носителе):**
 - а) упаковать обнаруженный материал (в плотно закрывающийся полиэтиленовый пакет, плотную папку и т.п.);
 - б) стараться не оставлять на документе отпечатков своих пальцев;
 - г) сохранять все поступившие материалы (сам документ с текстом, любые вложения, конверт и упаковку);
 - д) не допускать физического воздействия на обнаруженный материал;
 - е) передать обнаруженный материал прибывшим представителям правоохранительных органов.
- **при совершении террористического акта на объекте (подрыве взрывного устройства):**
 - а) незамедлительно сообщить о случившемся по телефону или лично в любой из указанных адресов, указанных в Перечне, в том числе: в дежурную часть полиции «02»; единую службу спасения «01» или «112»; скорую помощь «03».
 - б) принять меры к спасению людей, удалению их из опасной зоны, оказанию помощи пострадавшим и направлению их в лечебные учреждения;
 - в) не допускать посторонних лиц к месту происшествия;
 - г) принять меры к оцеплению опасной зоны на расстоянии, исключающем возможность поражения людей, недопущению в указанную зону посторонних лиц и транспорта;
 - д) по прибытии представителей правоохранительных органов, аварийно-спасательных служб проинформировать их о складывающейся ситуации, обеспечить возможность доступа к месту происшествия.
- **при возникновении чрезвычайных ситуаций:**
 - а) по указанию руководителя или самостоятельно сообщить о возникновении ЧС с указанием наименования объекта, его адреса, времени произошедшего по телефону или лично в любой из указанных адресов, указанных в Перечне, в том числе: в дежурную часть полиции «02»; единую службу спасения «01» или «112»;
 - б) при необходимости принять меры к выводу людей с объекта, согласно плану эвакуации.
- **при совершении террористического акта на объекте (захвате заложников):**
 - а) незамедлительно сообщить о случившемся по телефону или лично в любой из указанных адресов, указанных в Перечне, в том числе: в дежурную часть полиции «02»; единую службу спасения «01» или «112»; скорую помощь «03».
 - б) принять меры к удалению людей из опасной зоны, оказанию помощи пострадавшим и, в случае необходимости, направлению их в лечебные учреждения;
 - в) не вступать в переговоры с террористами по собственной инициативе;
 - г) обеспечить беспрепятственный доступ на объект сотрудников и транспортных средств правоохранительных органов, спасательных служб и служб медицинской помощи;
 - д) по прибытии сотрудников правоохранительных органов оказать помощь в получении интересующей их информации;

- е) не противоречить преступникам, не рисковать жизнью окружающих и своей собственной, при необходимости выполнять требования преступников, если это не связано с причинением ущерба жизни и здоровью людей;
- ж) не допускать действий, которые могут спровоцировать нападавших к применению оружия и привести к человеческим жертвам.

Во время проведения спецслужбами операции по освобождению заложников: лежать на полу лицом вниз, закрыв голову руками и не двигаться; не бежать навстречу сотрудникам спецслужб или от них, так как вас могут принять за преступника; держаться, по возможности, подальше от террористов, а также от окон и проемов дверей; не брать в руки оружие.

Если вы сами стали заложником: не рисковать своей жизнью и жизнью окружающих; не пытаться оказывать сопротивление; не высказывать своё возмущение; не провоцировать преступников на насильственные действия. В случае ранения обратиться за помощью к окружающим или постараться самостоятельно остановить кровотечение, сделав перевязку. Оказать помощь тем, кто находится рядом и нуждается в помощи.

К Инструкции прилагается: Перечень персонала, ответственного за ОТБ.

Таблица 7.6.

Наименование ОТИ	Должность, Ф.И.О.	Контактная информация, (тел. моб., стационар., e-mail)
1. Должностные лица		
2. Дежурные и диспетчерские службы:		

Реагирование сил обеспечения транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении ОТИ и (или) ТС.

Порядок реагирования на подготовку совершения АНВ в отношении ОТИ. Любая информация, касающаяся подготовки к совершению АНВ в отношении ОТИ или ТС, находящихся на территории, должна быть установленным порядком передана силам обеспечения ТБ на ОТИ для своевременного принятия адекватных мер.

Работники СТИ и иных юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне ТБ и на критических элементах ОТИ, должны быть проинформированы ответственными лицами о требованиях к действиям в сложившейся обстановке.

В наглядной и доступной форме персонал, пассажиры и посетители ОТИ должны быть проинформированы о доступных средствах связи и номерах телефонов для передачи информации оперативным службам ОТИ и силам ОТБ ОТИ.

В обязанности ПТБ входит:

1. Воспрепятствование проникновению любых лиц в зону ТБ или на критические элементы ОТИ или ТС вне установленных (обозначенных) КПП. Работники подразделения ТБ обязаны воспрепятствовать проникновению в зону свободного доступа, зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ нарушителей, оснащенных специальными техническими средствами или использующих автотранспортные средства.
2. Воспрепятствование преодолению любыми лицами КПП (постов) без соблюдения условий допуска, наличия и действительности пропусков и иных установленных видов разрешений в зону ТБ или на критические элементы ОТИ или ТС.
3. Передача уполномоченным представителям подразделений МВД РФ нарушителей пропускного и внутриобъектового режимов; лиц проносящих или провозящих предметы и

вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критический элемент ОТИ или ТС; лиц, совершающих или подготавливающих АНВ.

4. Недопущение попадания предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критические элементы ОТИ или ТС, путем их выявления и передачи представителям подразделений МВД РФ, а также локализации и устранения последствия их применения.

Реагирование на подготовку совершения АНВ в отношении ОТИ должно учитывать:

- источник информации;
- характеристику установленных признаков подготовки совершения АНВ;
- полноту и достоверность информации;
- оценку характера и степени угрозы.

Информация о подготовке к совершению АНВ может исходить от внешних и от внутренних источников. К внешним источникам может быть отнесена информация, полученная от уполномоченных должностных лиц подразделений федеральных органов исполнительной власти, находящихся вне территории ОТИ. К внутренним источникам может быть отнесена информация, полученная от должностных лиц ТС, персонала ОТИ, пассажиров и посетителей, находящихся на ОТИ.

1. Меры, принимаемые на ОТИ при реагировании на подготовку совершения АНВ:

1.1. При угрозе захвата:

- оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил ОТБ;
- осуществление информирования установленным порядком;
- усиление охраны объекта по периметру и на критических элементах;
- приведение в немедленную готовность групп быстрого реагирования (ГБР);
- проведение досмотра в целях ОТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов;
- введение ограничений или запрета на допуск пассажиров и посетителей на территорию ОТИ.

1.2. При угрозе взрыва:

- оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил обеспечения ТБ;
- осуществление информирования установленным порядком;
- усиление охраны объекта по периметру и на критических элементах;
- приведение в немедленную готовность ГБР;
- проведение досмотра в целях ОТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов;
- введение запрета на допуск пассажиров и посетителей на территорию ОТИ;
- введение ограничений или запрет на использование технических средств и средств связи;
- привлечение кинологических служб для выявления взрывных устройств;
- подготовка и проведение мероприятий по эвакуации персонала и посетителей.

1.3. При угрозе размещения или попытке размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ):

- оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил ОТБ;
- осуществление информирования установленным порядком;
- усиление охраны объекта по периметру и на критических элементах;
- приведение в немедленную готовность ГБР;
- проведение досмотра в целях ОТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов;

- введение запрета на допуск пассажиров и посетителей на территорию ОТИ;
- введение ограничений или запрет на использование технических средств и средств связи.
- привлечение кинологических служб для выявления взрывных устройств;
- подготовка и проведение мероприятий по эвакуации персонала, пассажиров и посетителей.

1.4. При угрозе поражения опасными веществами:

- оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил обеспечения ТБ;
- осуществление информирования установленным порядком;
- усиление охраны объекта по периметру и на критических элементах;
- приведение в немедленную готовность ГБР;
- проведение досмотра в целях ОТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов;
- введение запрета на допуск пассажиров и посетителей на территорию ОТИ;
- подготовка и проведение мероприятий по эвакуации персонала, пассажиров и посетителей;
- привлечение специализированных подразделений для проведения радиационного и химического контроля на территории ОТИ.

1.5. При угрозе захвата КЭ ОТИ и/или ТС:

- оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил ОТБ;
- осуществление информирования установленным порядком;
- усиление охраны и наблюдения и на КЭ ОТИ и/или ТС;
- приведение в немедленную готовность ГБР;
- проведение досмотра в целях ОТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов;
- введение запрета на допуск пассажиров и посетителей на КЭ ОТИ;

1.6. При угрозе взрыва КЭ ОТИ и/или ТС:

- оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил ОТБ;
- осуществление информирования установленным порядком;
- усиление охраны объекта по периметру и на критических элементах;
- приведение в немедленную готовность ГБР;
- проведение досмотра в целях ОТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов;
- введение запрета на допуск пассажиров и посетителей на территорию ОТИ;
- введение ограничений или запрет на использование технических средств и средств связи;
- привлечение кинологических служб для выявления взрывных устройств;
- подготовка и проведение мероприятий по эвакуации персонала, пассажиров и посетителей.

1.7. При угрозе размещения или попытке размещения на КЭ ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ):

- оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил ОТБ;
- осуществление информирования установленным порядком;
- усиление наблюдения за КЭ ОТИ;
- усиление охраны объекта на критических элементах;
- приведение в немедленную готовность ГБР;
- проведение досмотра в целях ОТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов;

- введение ограничений или запрет на использование технических средств и средств связи;
- привлечение кинологических служб для выявления взрывных устройств;
- введение запрета на допуск пассажиров и посетителей на КЭ ОТИ.

1.8. При угрозе блокирования:

- оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил ОТБ;
- осуществление информирования установленным порядком;
- усиление наблюдения за движением автотранспорта (въезд и выезд) в районе КПП;
- усиление охраны объекта по периметру и на критических элементах;
- приведение в немедленную готовность ГБР;
- проведение досмотра в целях ОТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов;
- введение ограничений или запрета на допуск пассажиров и посетителей на территорию ОТИ.

При **блокировании**, дополнительно к содержанию п. 1.8. – оказание содействия силами и средствами ОТБ для разблокирования проезда на территорию ОТИ.

1.9. При угрозе хищения:

- оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил обеспечения ТБ;
- осуществление информирования установленным порядком;
- усиление охраны объекта по периметру и на критических элементах;
- приведение в немедленную готовность ГБР;
- проведение досмотра в целях ОТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов;
- введение ограничений или запрета на допуск пассажиров и посетителей на территорию ОТИ.

При **хищении**, дополнительно к содержанию п. 1.9. – направление ГБР на преследование нарушителя и пресечение противоправных действий.

2. Порядок реагирования на совершение АНВ в отношении ОТИ.

Информация, касающаяся совершения АНВ в отношении ОТИ или ТС, находящихся на его территории, должна быть незамедлительно передана силам ОТБ на ОТИ для своевременного принятия адекватных мер. В этих целях, руководителями подразделений ОТИ и юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне ТБ и на критических элементах ОТИ, должны быть доведены до работников требования по действиям в сложившейся обстановке.

В наглядной и доступной форме персонал и посетители ОТИ должны быть проинформированы о доступных средствах связи и номерах телефонов для передачи информации оперативным службам ОТИ и силам ОТБ ОТИ, а также по действиям в сложившейся обстановке. При совершении или подготовке к совершению АНВ, носящих террористический характер, действия руководства СТИ и сил ОТБ осуществляются в соответствии с указаниями создаваемого оперативного штаба для управления контртеррористическими операциями в соответствии с Федеральным законом «О противодействии терроризму» и Указом Президента Российской Федерации от 05.02.2006 г. № 116 «О мерах по противодействию терроризму».

Порядок действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва», (в соответствии с п.п. 17 п.4 приказа Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

С целью подготовки персонала, ответственного за ОТБ ОТИ или ТС в данном документе (Порядок действий при тревогах...) приведены соответствующие процедуры по действиям

в ситуациях, имеющих отношение к нарушению требований по обеспечению транспортной безопасности.

Действия персонала в ситуациях, относящихся к ОТБ, определены следующими процедурами:

- действия при «угрозе захвата»;
- действия при «угрозе взрыва».

Объявление тревоги: в зависимости от конкретной ситуации связанной с угрозой взрыва или угрозой захвата или иных потенциальных угроз, дежурной службой ПУ ОТБ ОТИ, принимается решение о способе информирования персонала, включая решение об объявлении тревоги.

Действия при «угрозе захвата»:

Тревога «Угроза захвата» объявляется в случаях:

- получения информации от любого внешнего источника, включая и анонимного, о намерениях нарушителей осуществить захват ОТИ или ТС;
- обнаружения явных и агрессивных действий нарушителей, направленных на проникновение на ОТИ или ТС.

В случае возникновения прямой угрозы захвата незамедлительно передается сигнал тревоги с использованием технических средств ОТБ (оповещение) и выполняются следующие действия:

1. Звуковым сигналом объявляется «тревога» на ОТИ. Сигнал дублируется голосом по громкой связи с указанием вида тревоги: «Угроза захвата», о чем делается запись в регистрационном журнале.
2. Устанавливается связь и производится информирование об угрозе захвата ОТИ или ТС, лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности в СТИ, которое в свою очередь, должно проинформировать территориальные органы Ространснадзора, уполномоченных структурных подразделений ФСБ и МВД России.
3. Блокируются все возможные места доступа в зоны, секторы и элементы ОТИ.

Действия персонала при совершении АНВ в деятельность ОТИ, сопровождаемого захватом заложников:

Общие требования к персоналу.

При совершении АНВ в деятельность ОТИ, сопровождаемого захватом заложников, необходимо:

- сохранять самообладание, действовать обдуманно, без проявлений паники;
- не проявлять инициативы ведения переговоров с террористами;
- обеспечить беспрепятственный проход (проезд) к объекту представителей силовых структур, транспорта скорой медицинской помощи, пожарной службы и т.д.
- выполнять в случае необходимости требования террористов, если это не связано с риском причинения ущерба жизни и здоровью людей;
- по возможности, принимать меры к установлению намерений захватчиков и заверению в том, что все их требования будут выполнены;
- при предъявлении лицами, захватившими судно, требования об установлении канала связи с представителями власти, способствовать скорейшему установлению такого канала;
- не допускать действий, которые могут спровоцировать террористов к применению оружия, взрывных устройств и привести к человеческим жертвам;

- принять меры по оповещению дежурных служб ТБ, силовых структур, (в том числе и условным сигналом или сообщением) о совершении на объекте АНВ;
- руководству объекта при поступлении сообщения о совершении АНВ, оценить сложившуюся обстановку и масштабы разрушений, дать указание о локализации места происшествия, перенаправить движение ТС по объездным маршрутам. В случае значительных масштабов разрушений и невозможности изменения маршрутов движения, дать указание об остановке движения.

Действия водителя при совершении АНВ в деятельность ТС, сопровождаемого захватом заложников:

При получении информации о захвате заложников водитель обязан:

- оповестить должностное лицо (дежурную службу), ответственное за ОТБ, действовать по его указаниям; при отсутствии возможности передать данную информацию, принять меры по ее передаче установленным сигналом (сообщением) водителям других транспортных средств;
- не допускать проявлений паники и истерии среди пассажиров;
- фиксировать информацию о террористах: их количестве, вооружении, степени агрессивности, количестве захваченных заложников, точном месте дислокации в салоне ТС, выдвигаемых требованиях, вероятности применения ими огнестрельного оружия или взрывного устройства. В ходе возможного общения с преступниками стараться запомнить их приметы, отличительные черты лиц, одежду, имена, клички и иные сведения, позволяющие установить личность террористов и предполагаемый план их дальнейших действий и, по возможности, передать информацию должностному лицу (дежурной службе);
- при проникновении террориста в кабину водителя предупредить о нецелесообразности самовольного управления ТС, предпринять меры по доведению до преступника информации о том, что выдвигаемые требования по движению ТС могут быть выполнены только с учетом невмешательства в работу водителя и соблюдения мер безопасности движения;
- в целях обеспечения безопасности жизни и здоровья пассажиров, находящихся в салоне ТС, по возможности выполнять выдвигаемые террористами требования с учетом соблюдения требований по безопасности движения.

Водители транспортных средств, при получении сигнала о захвате террористами других ТС, обязаны незамедлительно сообщить должностному лицу (дежурной службе), ответственной за ОТБ информацию о захвате ТС и действовать в дальнейшем по указанию дежурной службы.

Действия при «угрозе взрыва»:

Тревога «Угроза взрыва» объявляется в случаях:

- получения информации от любого внешнего источника, включая и анонимного, о размещении или возможности размещения на ОТИ или ТС взрывного устройства (взрывчатых веществ);
- обнаружения персоналом, посетителем (пассажиром) взрывных устройств (взрывчатых веществ) или подозрительных предметов, которые могут быть идентифицированы как ВУ или ВВ.

При возникновении явной угрозы взрыва выполняются следующие действия:

1. звуковым сигналом объявляется «тревога». Сигнал дублируется голосом в системе громкой связи с указанием вида тревоги: «Угроза взрыва», либо голосом, в зависимости от полученной информации о степени опасности и способе активации взрывного устройства, о чем делается запись в регистрационном журнале.

2. в зависимости от обстановки на ОТИ или фактического местоположения ТС, производится незамедлительное информирование лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности в СТИ, которое, в свою очередь, должно проинформировать территориальные органы Ространснадзора, уполномоченных структурных подразделений ФСБ и МВД России.
3. Выставляются посты на подходах к месту, где предположительно установлено или обнаружено взрывное устройство, для исключения проникновения туда посторонних лиц. Пассажиры (посетители) перемещаются как можно дальше от места обнаружения ВУ.
4. Если место установки ВУ неизвестно, формируются досмотровые группы для обследования зон, секторов и элементов ОТИ, помещений ТС и принимаются меры к поиску ВУ, а также выявлению физических лиц, связанных с реализацией угрозы взрыва, и их задержанию.

Действия персонала при обнаружении взрывных устройств и подозрительных предметов на ОТИ:

При поступлении информации о заложенных взрывных устройствах и подозрительных предметах (насколько бы абсурдными ни выглядели эти сообщения), необходимо соблюдать следующий порядок действий:

- оповестить дежурные ПТБ и руководство объекта;
- осмотреть внутренние помещения и территорию зон, секторов и элементов ОТИ.

При визуальном обнаружении подозрительных предметов, необходимо:

- обозначить хорошо видимым знаком место нахождения подозрительного предмета;
- обеспечить полную неприкосновенность обнаруженного предмета, а в случае необходимости, ограждение места обнаружения;
- принять меры по удалению пассажиров и персонала ОТИ на безопасное расстояние от возможного эпицентра предполагаемого взрыва (если лица находятся в закрытом помещении, принять меры их полной эвакуации);
- организовать охрану места дислокации подозрительного предмета по возможности за укрытиями, обеспечивающими защиту и наблюдение, зафиксировать факт обнаружения взрывного устройства видео и фотосредствами, время обнаружения взрывного устройства регистрируется в журнале.
- обеспечить ограничение использования средств связи и различных технических средств в связи с возможностью подрыва посредством радиосигнала или сигнала мобильной связи;
- организовать опрос очевидцев с целью установления возможной принадлежности обнаруженного предмета конкретному лицу, в случае установления связи физических лиц с угрозой взрыва, производится их задержание с последующей передачей сотрудникам подразделений ФОИВ в соответствии с установленной компетенцией.
- передать всю известную информацию об обнаруженном подозрительном предмете сотрудникам ПТБ по их прибытии.

Действия при обнаружении взрывных устройств (подозрительных предметов) на ТС:

При обнаружении взрывных устройств (подозрительных предметов) на ТС водитель обязан:

- оповестить должностное лицо (дежурную службу), ответственное за ОТБ, действовать по его указаниям;

- произвести остановку ТС (если информация получена при движении) в месте, удобном для подъезда специальных подразделений и служб, исключая места, где остановка категорически запрещена;
 - эвакуировать пассажиров из ТС на безопасное расстояние от возможного эпицентра предполагаемого взрыва; осмотреть место обнаружения взрывного устройства;
 - осуществить полный осмотр ТС с целью обнаружения иных заложенных взрывных устройств;
 - при наличии оперативной связи с водителями других ТС, сообщить о происходящем.
- При применении взрывного устройства на ТС, водителю, в дополнение к изложенному выше, необходимо:

- произвести экстренный вызов, аварийных, спасательных и специализированных служб, а также группы быстрого реагирования на место происшествия;
- принять меры по локализации последствий взрыва, спасению пострадавших и оказанию им первой медицинской помощи, при возникновении пожара принять меры по его тушению;
- произвести экстренную эвакуацию всех физических лиц и материальных ценностей из опасной зоны (если эвакуация не проводилась ранее) установить пассажиров, имеющих специальную подготовку (врачей, сотрудников полиции, военнослужащих) и привлечь их для оказания помощи в ликвидации последствий взрыва до прибытия специальных подразделений и служб;
- произвести незамедлительное информирование территориальных органов Ространснадзора, уполномоченных структурных подразделений ФСБ и МВД России, а также оповещение должностных лиц СТИ и сил ОТБ. При оповещении должностных лиц (дежурных служб), ответственных за ОТБ, доложить об обстановке (масштабах и последствиях взрыва, наличии и количестве пострадавших);
- произвести оцепление и охрану опасной зоны, до прибытия подразделений ФОИВ. В опасную зону допускаются только персонал, участвующий в локализации последствий взрыва, аварийные, спасательные и специализированные службы.

Таблица 7.7.

Рекомендуемые расстояния удаления и оцепления при обнаружении взрывного устройства или предмета похожего на взрывное устройство

№ п/п	ВУ или подозрительные предметы	Расстояние
1.	Граната РГД-5	Не менее 50 м
2.	Граната Ф-1	Не менее 200 м
3.	Тротиловая шашка массой 200 гр.	45 м
4.	Тротиловая шашка массой 400 гр.	55 м
5.	Пивная банка 0,33 литра	60 м
6.	Чемодан (кейс)	230 м
7.	Дорожный чемодан	350 м
8.	Автомобиль типа «Жигули»	460 м
9.	Автомобиль типа «Волга»	580 м
10.	Микроавтобус	970 м
11.	Грузовая автомашина (фургон)	1240 м

- уточнить и записать:
 - время и место происшествия, наличие жертв и пострадавших (количество, категории, их состояние и местонахождение);

- причины и обстоятельства происшествия, сведения о лицах, причастных к организации взрыва (при их наличии), а также действия, проведенные на месте происшествия, в том числе и оказанию первой медицинской помощи пострадавшим.

Организация учений и тренировок в области ОТБ.

«Требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта, учитывающие уровни безопасности», утвержденные *приказом Минтранса России от 08.02.2011 г. № 42* вменяют в обязанности СТИ проводить, как самостоятельно, так и с участием представителей ФОИВ в соответствии с их компетенцией, учения и тренировки по реализации Планов ОТБ с периодичностью не реже одного раза в год для ОТИ и ТС третьей и четвертой категорий и не менее двух раз в год для ОТИ и ТС первой и второй категорий.

Основой подготовки к успешному выполнению задач по ОТБ сотрудников ПТБ и персонала СТИ, привлекаемого к ОТБ являются занятия, учения и тренировки.

Основными целями учений являются:

- отработка взаимодействия ПТБ и персонала ОТИ, готовности для активных, умелых и решительных действий по выполнению поставленных задач в различных условиях;
- проверка соответствия Плана требованиям обеспечения безопасности ОТИ;
- отработка наиболее эффективных способов действий подразделения ОТБ и персонала ОТИ при выполнении задач по ОТБ ОТИ или ТС;
- оценка способности должностных лиц, ответственных за ОТБ, управлять персоналом и подразделением ОТБ при выполнении задач по реагированию на подготовку совершения или совершение АНВ в зоне ТБ и/или на критических элементах ОТИ, а также, на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов;
- совершенствование тактики ПТБ (принятие нестандартных решений, применение новых способов и приемов выполнения служебных задач по ОТБ ОТИ или ТС);
- совершенствование управления в организации и поддержании взаимодействия в условиях непосредственной и прямой угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ;
- разработка новых способов действий сил ОТБ, эффективного использования сил и средств, а также методов управления ПТБ и персоналом, непосредственно связанным с ОТБ.

При организации и проведении занятий и учений должны соблюдаться следующие принципы:

- соответствие направленности обучения законодательству Российской Федерации;
- обеспечение постоянной готовности сил ОТБ к реагированию на подготовку совершения или совершение АНВ в деятельность ОТИ;
- систематичность и последовательность обучения (принцип от «простого к сложному»).

Порядок организации и проведения учений и тренировок в области обеспечения транспортной безопасности.

Комплексные учения являются одной из действенных форм подготовки ОТИ и персонала СТИ, привлекаемого для ОТБ к выполнению мероприятий Плана ОТБ.

Комплексные учения бывают плановыми, показательными и опытно-исследовательскими.

Комплексные учения планируются и проводятся с целью:

- достижения высокой слаженности в работе должностных лиц, ответственных за ОТБ, сил ОТБ, территориальных подразделений ФОИВ, персонала СТИ по предотвращению попыток совершения АНВ в деятельность ОТИ и/или ТС,

- снижению тяжести последствий при совершении АНВ в отношении ОТИ или ТС;
- совершенствования приемов и способов защиты ОТИ и ТС, обеспечения устойчивой работы при объявлении повышенных уровней безопасности.
- проверки реальности планов ОТБ ОТИ или ТС, фактической готовности к решению задач по ОТБ;
- повышения уровня теоретических знаний и профессиональных навыков работы должностных лиц, ответственных за ОТБ, сил ОТБ, персонала СТИ, привлекаемого для ОТБ, а также в организации и поддержании взаимодействия сил объекта с другими силами ОТБ при решении общих задач;
- проверки надежности систем управления, связи и оповещения объекта;
- формирования у обучаемого персонала высоких морально-волевых и психологических качеств, умения действовать в экстремальных условиях;
- совершенствования форм и методов организаторской работы руководства объекта в различных условиях;
- изучения приемов и способов предотвращения попыток совершения АНВ в деятельности ОТИ и/или ТС, повышения эффективности применения сил ОТБ.

На комплексных учениях создается обстановка, позволяющая обеспечить практическое выполнение объема задач, предусмотренных Планом ОТБ ОТИ или ТС, каждый участник исполняет задачи, предписанные ему занимаемой должностью (должностные лица, ответственные за ОТБ, состав формирований сил ОТБ) или обязанностями (персонал, привлекаемый для ОТБ ОТИ и/или ТС), сообразуясь с конкретной обстановкой при этом:

- должностные лица, ответственные за ОТБ методом **командно-штабных учений (штабных тренировок)** обучаются управлению силами в ходе практического выполнения мероприятий Плана ОТБ;
- состав формирований сил ОТБ в ходе **тактико-специальных учений** обучается приемам и способам практической деятельности, освоению тактики командных действий, способам эффективного применения имеющихся ТС ОТБ;
- персонал, привлекаемый к ОТБ СТИ тренируется в действиях при установлении повышенных уровней безопасности на ОТИ или ТС и по сигналам тревоги (**объектовые тренировки**).

При подготовке комплексного учения большое внимание уделяется морально-психологической подготовке руководства и персонала СТИ при исполнении функциональных обязанностей в условиях повышенных уровней безопасности на ОТИ или ТС, по сигналам тревоги, разъяснению участникам учения конкретных задач и мобилизации их усилий на полное и качественное выполнение задач, определяемых сценарием учения.

Комплексные учения **проводятся** на территории объекта, при этом производственная деятельность объекта не прекращается, а отработка вопросов, требующих привлечения максимально возможного количества персонала (эвакуация и т.п.) проводится в наиболее удобное для режима работы объекта время. Персонал СТИ, привлекаемый для ОТБ задействуется для выполнения только тех мероприятий, которые определены Планом ОТБ ОТИ с их участием.

Если обучаемые в ходе учения не укладываются в установленные нормативы, а запланированные мероприятия не выполняются в отведенное время, руководитель повторяет отработку того или иного учебного вопроса.

Показные учения являются эффективной формой повышения уровня подготовки и совершенствования методических навыков руководителей СТИ и должностных лиц, ответственных за ОТБ ОТИ или ТС. Они проводятся с целью:

- формирования единых подходов к организации и проведению комплексных учений;
- демонстрации наиболее целесообразных форм и методов оперативного управления, оповещения и связи; действий сил ОТБ; совершенствования системы ОТБ ОТИ или ТС; организации и поддержания взаимодействия при совместном выполнении поставленных задач.

Опытно-исследовательские учения служат одной из форм проведения проверки эффективности мероприятий, изложенных в Плане ОТБ.

Опытно-исследовательские учения проводятся с целью:

- проверки предлагаемых новых, принципиально важных, положений проектов внутренних организационно-распорядительных документов по ОТБ на ОТИ и/или ТС;
- проверки изменений организационно-штатной структуры сил ОТБ, корректуры обязанностей персонала СТИ, привлекаемого для ОТБ;
- апробации и оценки конструктивно-технологических и технических решений и средств, предполагаемых к использованию для целей ОТБ на ОТИ ил ТС.
- поиска новых решений и оптимизации алгоритма реализации мероприятий, содержащихся в Плане ОТБ ОТИ и/или ТС.

Проведение комплексных исследований во время проведения учений осуществляется специально создаваемыми на период учения исследовательскими группами, состоящими из наиболее подготовленных специалистов из состава сил ОТБ или привлекаемых специалистов профильных учреждений, в чьей профессиональной компетенции находится тематика учения.

Основной задачей исследовательской группы является проведение анализа и выработка практических предложений и мероприятий, удовлетворяющих требованиям по ОТБ, учитывающим уровни безопасности для различных категорий ОТИ и ТС и обеспечивающих устойчивую производственную деятельность СТИ.

По результатам обработки полученных данных формулируются общие выводы и практические рекомендации по внесению изменений в План ОТБ в установленном порядке.

Тактико-специальные учения (ТСУ) являются основной и наиболее эффективной формой подготовки сил ОТБ для выполнения задач, определяемых пределами установленных компетенций. Учения организуются и проводятся в целях совершенствования практических навыков руководящего состава в управлении силами ОТБ при организации и проведении мероприятий по ОТБ ОТИ или ТС.

Проведение практических мероприятий, как правило, содержит имитацию действий, связанных с реализацией потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС. Имитация должна быть максимально приближенной к возможным условиям реальной обстановки, способствовать выработке у обучаемых объективного и достоверного представления о характере и масштабах возможных последствий АНВ.

Цель ТСУ - подготовка сил ОТБ к практической реализации мероприятий Плана ОТБ по предотвращению совершения АНВ в деятельность ОТИ или ТС, нарушений внутриобъектового и пропускного режимов, обеспечение взаимодействия в условиях непосредственных и прямых угроз совершения АНВ.

Подготовка к ТСУ осуществляется в соответствии с календарным планом подготовки тактико-специального учения, который разрабатывается штабом руководства (группой управления) или руководителем учения. В нем определяются мероприятия по подготовке к учению, перечисляются необходимый объем работ по подготовке места учения и имитации, мероприятия по обеспечению учения, назначаются сроки готовности и ответственные лица. План проведения ТСУ содержит: тему учения, учебные цели для каждой категории обучаемых; время проведения учения; сценарий учений и пояснительную записку, состав

привлекаемого формирования (формирований); количество техники, нормы расхода моторесурсов и имитационных средств; этапы учения, их продолжительность; моделируемую исходную обстановку, характеристику зданий и сооружений объекта; план имитации на учение, другие расчетные данные.

Непосредственно перед учением всеми участниками изучаются требования *мер безопасности*. Подготовка должна обеспечить: изучение и правильное понимание форм учения, целей, задач и плана проведения учения, обязанностей, методики отработки учебных вопросов, требований руководящих документов, регламентирующих обучение формирований, изучение района (места) учения.

Структура тактико-специальных учений:

- оповещение и приведение формирования в готовность;
- получение тактического задания;
- определение мероприятий, необходимых для выполнения поставленной задачи; последовательности выполнения действий; распределения сил и средств, направления сосредоточения основных усилий, порядка взаимодействия с другими силами.
- отработка сценария учений, поступление вводных (в т. ч., с применением средств имитации), оперативный анализ обстановки и контроль её развития, фиксация принятия решений, проявления инициативы и смекалки;
- проверка наличия персонала и ТС ОТБ, приведение в исходное состояние места проведения учения (по отработке сценария учений);
- разбор учений, на основе всестороннего анализа подводятся итоги, определяется степень достижения учебных целей и выполнения учебных задач.

Штабные тренировки являются одной из действенных форм совершенствования **подготовки должностных лиц, ответственных за ОТБ** к выполнению функциональных обязанностей по реагированию на подготовку совершения или совершение АНВ в деятельность ОТИ или ТС, а также на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов, организацию и поддержание взаимодействия в условиях непосредственных и прямых угроз совершения АНВ, в том числе, с ФОИВ, в соответствии с определяемыми компетенциями.

Основной целью штабных тренировок является выработка у руководства СТИ и должностных лиц, ответственных за ОТБ практических навыков управления силами и средствами при реагировании на подготовку совершения или совершение АНВ в деятельность ОТИ или ТС, достижение слаженности в работе отдельных подразделений и органов управления в целом.

В зависимости от темы и поставленных целей штабные тренировки могут быть совместные и отдельные. Совместные штабные тренировки проводятся с привлечением сил ОТБ юридических лиц, осуществляющих хозяйственную деятельность на ОТИ на законных основаниях с целью отработки взаимодействия с ними и достижения слаженности действий. Для подготовки и проведения тренировки разрабатываются:

- приказ (распоряжение) о подготовке и проведении штабной тренировки;
- календарный план подготовки тренировки;
- задание на тренировку;
- план проведения тренировки;
- перечень вводных.

Календарный план подготовки тренировки предусматривает перечень мероприятий по подготовке тренировки, сроки их проведения, ответственных лиц за разработку организационно-методических документов, их утверждение; за изучение руководящих и

нормативных документов, разработка частных планов проведения тренировки с отдельными категориями обучаемых; проведение инструктивных занятий и групповых упражнений; изучение мер безопасности; подготовку мест проведения тренировки и используемой материальной базы.

В задании на тренировку указываются: тема, цели и сроки проведения тренировки, состав участников, что необходимо изучить, подготовить и выполнить на тренировке. Для тренировки может создаваться исходная обстановка.

Методика проведения тренировки определяется руководителем, в зависимости от состава и уровня подготовки участников и срочности отрабатываемых вопросов. Наиболее целесообразна последовательная форма практической отработки поставленных вопросов, с детальным разбором действий обучаемых, отданных распоряжений и оформленных документов по завершении обработки каждого учебного вопроса.

Объектовые тренировки являются наиболее эффективной формой обучения должностных лиц, ответственных за ОТБ ОТИ или ТС, персонала СТИ, привлекаемого к ОТБ. Проводятся, как правило, на тех объектах, где не проводятся комплексные учения. На тренировках обычно отрабатывается весь комплекс мероприятий, предусмотренных планом ОТБ ОТИ или ТС.

Основное внимание в ходе тренировок сосредотачивается на отработке приемов и способов реагирования на подготовку совершения или совершение АНВ в деятельность ОТИ или ТС, а также, на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов, организацию и поддержание взаимодействия в условиях непосредственных и прямых угроз совершения АНВ, обеспечение устойчивости функционирования объектов при объявлении повышенных уровней безопасности. Тренировки организуются по территориально-производственному принципу в соответствии с единым планом тренировок. Продолжительность проведения тренировки зависит от времени, необходимого на выполнение практических мероприятий, специфики объекта, количества обучаемых, учебных целей и задач, поставленных перед коллективом на тренировку и обычно составляет от 2-х до 8-ми часов.

Определяя тему и продолжительность тренировки, необходимо учитывать возможность выполнения глубокой и всесторонней проработки учебных вопросов и возможности материально-технического обеспечения тренировки.

Перечень и объем выполняемых мероприятий должен позволить проверить на практике реальность осуществления мероприятий Плана ОТБ ОТИ или ТС.

При подготовке объектовой тренировки основное внимание следует уделять эффективному решению вопросов защиты ОТИ и ТС от АНВ, качеству действий участников по сигналам тревоги.

Подготовка объектовой тренировки осуществляется с учетом характера производственной деятельности, особенностей территориального размещения, метеорологических условий, степени подготовленности участников тренировки, состоянии ОТБ на объекте. В период подготовки разрабатывается «План проведения тренировки», который утверждается руководителем тренировки и доводится до исполнителей не позднее, чем за месяц до ее начала.

План разрабатывается в произвольной форме и должен отражать порядок отработки учебных вопросов участниками тренировки и мероприятия по соблюдению мер безопасности.

В подготовительный период уточняется: порядок проведения тренировки, объем и последовательность выполнения учебных мероприятий, меры безопасности, объем и участки имитации, вопросы материально-технического обеспечения и организация

взаимодействия между структурными подразделениями, формированиями, а также, с соседними объектами.

Объектовые тренировки **проводятся** на условиях, аналогичных условиям проведения комплексных тренировок (территория объекта, производственная деятельность объекта, время проведения и т.д.). После выполнения плана тренировки, руководитель проводит разбор, анализирует и оценивает действия обучаемых. При необходимости, по результатам тренировки могут вноситься уточнения в планы ОТБ в установленном порядке.

Оценка качества проведения тренировки осуществляется в соответствии с установленными критериями учений на объектах.

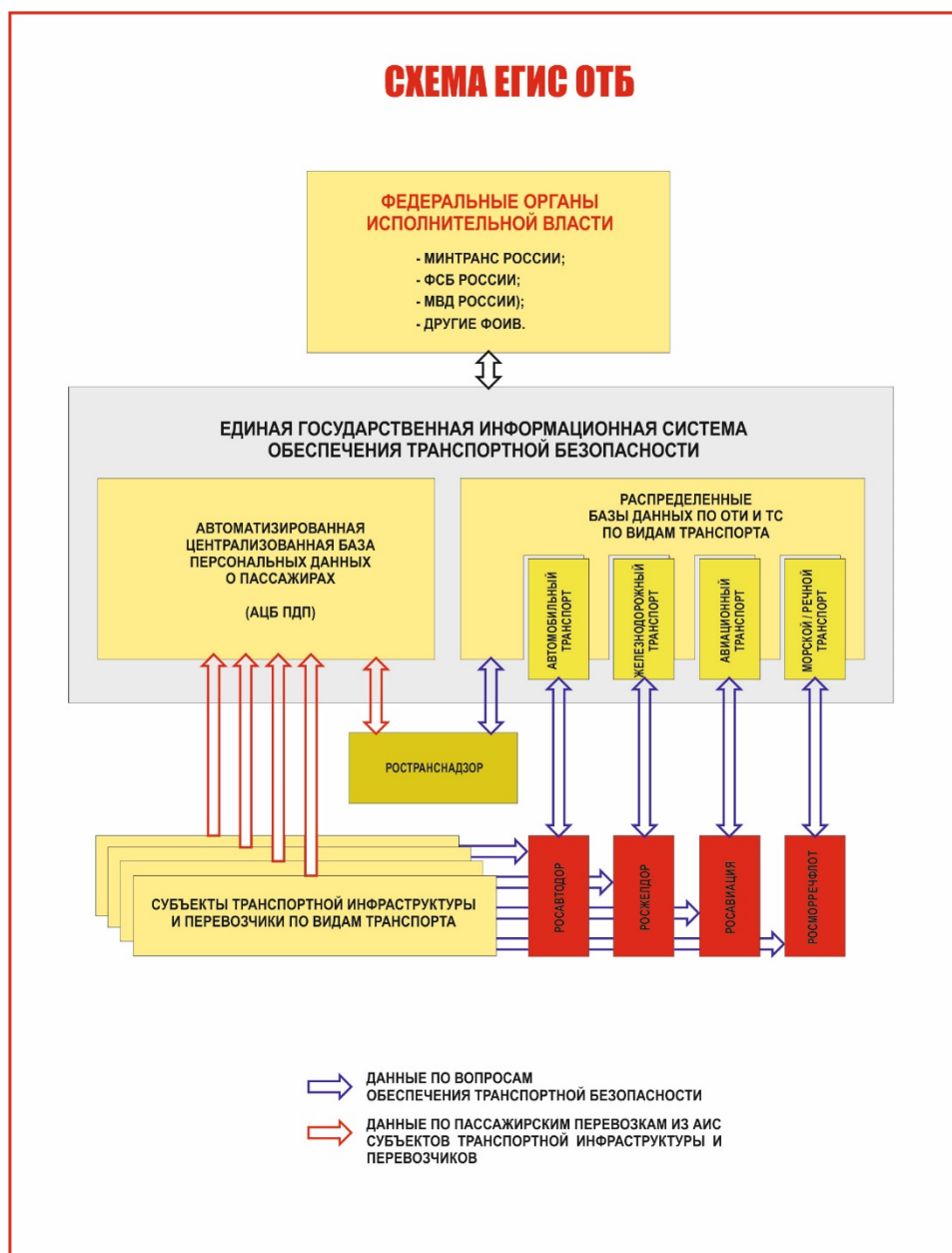
Тема 7. Контрольные вопросы:

1. Какие мероприятия Плана ОТБ могут учитывать данные, характеризующие гидрологические особенности (наличие и объем подземных вод, интенсивность дренирования подземных вод, коллекторские способности основной массы пород и т.п.) дислокации ОТИ?;
2. Перечислите три основных параметра, характеризующих «состав ОТИ».
3. Какие элементы системы освещения ОТИ наносятся на план-схему ОТИ?
4. Дайте определение «зоне свободного доступа».
5. Какой из секторов зоны транспортной безопасности – технологический или перевозочный отражаются на план-схеме ОТИ?
6. Допустимо ли совмещение КПП, специализирующихся пропуске физических лиц (персонала, пассажиров, посетителей) и пунктов проезда транспортных средств?
7. Дайте определение пропускному и внутриобъектовому режимам ОТИ.
8. Перечислите виды пропусков, являющихся служебными документами.
9. Обязателен ли осмотр порожнего автотранспорта при его выезде с территории ОТИ?
10. Перечислите основные задачи, возлагаемые на ПУ ОТБ ОТИ.
11. Назовите основные системы и средства связи, используемые при ОТБ на ОТИ.
12. Какими сигналами оповещения сопровождается эвакуация персонала (пассажиров) на ОТИ?
13. Дайте определение термину «инженерные сооружения ОТБ ОТИ».
14. Что относится к инженерным сооружениям (устройствам), обеспечивающим защиту от несанкционированного доступа на ОТИ?
15. Перечислите основные функции инженерных сооружений (устройств), обеспечивающих защиту от несанкционированного доступа на ОТИ.
16. Укажите примерный состав ИТС ОТБ, размещаемый на ОТИ.
17. Назовите минимальный набор реализуемых в обязательном порядке системных компонент ИТС ОТБ на ОТИ.
18. Аргументируйте необходимость организации обязательной сертификации ТС ОТБ.
19. Перечислите основные методы контроля по выявлению лиц, которым запрещено пребывание в зоне ТБ и на КЭ ОТИ и/или ТС.
20. С какими целями проводится устный опрос (собеседование) при выявлении физических лиц, не имеющих правовых оснований для нахождения в зоне ТБ и на КЭ ОТИ?
21. Актируется ли в обязательном порядке проведение процедуры личного досмотра физического лица? Аргументируйте свой ответ.
22. В каких случаях внутренним организационно-распорядительным документом СТИ «Порядок выявления и распознавания на постах или на транспортных средствах физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону ТБ или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критические элементы ОТИ в соответствии с законодательством Российской Федерации» предусмотрено ужесточение процедур контроля?
23. Назовите основную форму контроля соблюдения пропускного и внутриобъектового режимов на территории ОТИ. Обоснуйте свой ответ.
24. Аргументируйте актуальность процедур наблюдения и собеседования при выявлении лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению АНВ.
25. Дайте определение профайлингу. Опишите технологию выявления потенциально опасных пассажиров и ситуаций посредством профайлинга.
26. Выявление потенциально опасных пассажиров – технологии и применяемые решения.
27. Дайте определение психологическому тестированию.
28. Классификация пассажиров с позиции содержания потенциальной угрозы. Понятие «профиля пассажира».
29. Перечислите и охарактеризуйте основные способы оценки эмоционального состояния личности.
30. Перечислите и охарактеризуйте нештатные, потенциально опасные ситуации, автоматически распознаваемые системами интеллектуального видеонаблюдения.
31. Дайте определение понятиям «досмотр», «дополнительный досмотр» и «повторный досмотр». Назовите принципиальные различия между этими процедурами.
32. Кто несет ответственность за организацию процедур досмотра в целях ОТБ на ОТИ и/или ТС?
33. Кем и в каких местах осуществляются процедуры досмотра в целях ОТБ на ОТИ?

34. Что такое «объект досмотра» и допустимо ли перемещение устройств, предметов и веществ, включенных в *«Перечни оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть»* в зоне ограниченного доступа ОТИ?
35. Что такое «технические средства досмотра» и в каких случаях они используются?
36. Допустимо ли применение технических средств досмотра, не отраженных в соответствующем разделе Плана ОТБ ОТИ и/или ТС?
37. В каких случаях производится вскрытие материальных объектов досмотра для распознавания и идентификации их содержимого или без такового?
38. Какими способами досматриваются объекты досмотра, если их физические характеристики делают применение средств досмотра затруднительным или невозможным, а также, при выходе из строя средств досмотра?
39. Перечислите основные обязанности работников досмотра.
40. Назовите основные методы контроля, используемые при осмотре транспортных средств.
41. Что такое «сопровождение транспортных средств» и в каких случаях оно применяется?
42. Опишите процедуру досмотра транспортного средства и условия, при которых данная процедура осуществляется.
43. Охарактеризуйте «открытое» и «скрытое» оповещение, укажите, к какому виду относится оповещение ФОИВ.
44. Перечислите, контакты каких именно ФОИВ (дежурных служб, территориальных подразделений) должны быть отражены в Планах ОТБ ОТИ и/или ТС.
45. Каким документом в Планах ОТБ ОТИ закреплена обязанность СТИ информировать об угрозах совершения и о совершении АНВ, чем руководствуется водитель ТС при необходимости информирования об угрозах?
46. Каким образом достигается координация усилий сил ОТБ СТИ с силами ОТБ ОТИ и ТС, уполномоченными подразделениями ФОИВ и проч. для защиты от АНВ, создания условий безопасного и нормального функционирования ОТИ и/или ТС?
47. Назовите основные цели, преследуемые организацией взаимодействия при ОТБ ОТИ и/или ТС.
48. Перечислите и прокомментируйте раздел инструктивного материала, содержащий описание действий при обнаружении постороннего подозрительного предмета, похожего на взрывное устройство.
49. Перечислите и прокомментируйте раздел инструктивного материала, содержащий описание действий при получении по телефону сообщения об угрозе минирования объекта.
50. Перечислите и прокомментируйте раздел инструктивного материала, содержащий описание действий при обнаружении материала угрожающего характера (записки, надписи, информации на электронном носителе).
51. Перечислите и прокомментируйте раздел инструктивного материала, содержащий описание действий при совершении террористического акта на объекте (подрыве взрывного устройства):
52. Перечислите и прокомментируйте раздел инструктивного материала, содержащий описание действий при возникновении чрезвычайных ситуаций.
53. Перечислите и прокомментируйте раздел инструктивного материала, содержащий описание действий при совершении террористического акта на объекте (захвате заложников).
54. Перечислите основные меры, принимаемые на ОТИ при реагировании на подготовку совершения АНВ, характеризуемого как «угроза захвата».
55. Перечислите основные меры, принимаемые на ОТИ при реагировании на подготовку совершения АНВ, характеризуемого как «угроза взрыва».
56. Перечислите основные меры, принимаемые на ОТИ при реагировании на подготовку совершения АНВ, характеризуемого как «угроза блокирования».
57. Перечислите основные меры, принимаемые на ОТИ при реагировании на подготовку совершения АНВ, характеризуемого как «угроза хищения».
58. Перечислите основные действия персонала при «угрозе захвата».
59. Перечислите основные действия персонала при захвате заложников.
60. Перечислите основные действия персонала при «угрозе взрыва».
61. Перечислите основные действия персонала при обнаружении взрывных устройств и подозрительных предметов.
62. Перечислите и охарактеризуйте известные Вам виды учений и тренировок по ОТБ.

8. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О транспортной безопасности», статьей 11 «Информационное обеспечение в области транспортной безопасности» устанавливает требование о создании единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). В состав ЕГИС ОТБ включаются автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств (АЦБ ПДП) при осуществлении перевозок, в частности и автомобильным транспортом (по заказу; в международном сообщении; в междугородном сообщении между населенными пунктами, расположенными на территориях разных субъектов Российской Федерации - определенными исключениями).



ЕГИС ОТБ предназначена для сбора, накопления, обмена и регламентированного предоставления в соответствии с правами и обязанностями пользователей, в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации:

- сведений, необходимых для информационного обеспечения устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защиты интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от АНВ;
- персональных данных о пассажирах, хранящихся в АЦБ ПДП.

Функциональные задачи ЕГИС ОТБ заключаются в информационно-технологической поддержке пользователей при реализации основных задач ОТБ.

АЦБ ПДП формируются на основании информации, предоставленной СТИ и перевозчиками, ФОИВ, иностранными государствами и организациями в рамках международного сотрудничества по вопросам ОТБ. Законом определено, что информационные ресурсы ЕГИС ОТБ являются информацией ограниченного доступа.

Сведения, подлежащие передаче в АЦБ ПДП.

Пассажиры - при оформлении проездных документов (билетов) передаче в АЦБ ПДП подлежат следующие данные:

- фамилия, имя, отчество;
- дата рождения;
- вид и номер документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ (билет);
- пункты отправления, назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный);
- дата поездки;
- пол;
- гражданство.

Указанные данные подлежат передаче в АЦБ ПДП при формировании списков пассажиров, перевозимых **по заказу. При бронировании** проездных документов (билетов), передаче в АЦБ ПДП подлежат указанные выше персональные данные за исключением позиций «гражданство и «пол».

Персонал (экипаж) транспортных средств - в дополнение к сведениям, передаваемым о пассажирах, обязательной передаче в АЦБ ПДП подлежит информация о персонале, занимаемой должности в экипаже транспортного средства, что должно происходить по завершении формирования экипажей ТС, но не позднее, чем за 24 часа до момента отправления. При внесении изменений в состав экипажа, сведения о них передаются незамедлительно, не позднее момента отправления транспортного средства.

Законом допускается формирование требований на передачу дополнительных сведений в АЦБ ПДП в отношении отдельных видов транспорта.

Порядок формирования и ведения АЦБ ПДП, а также предоставления содержащихся в них данных. АЦБ ПДП входят в состав ЕГИС ОТБ, информация, содержащаяся в АЦБ ПДП, является *государственным информационным ресурсом, обеспечивающим национальный суверенитет над информационными потоками на транспорте и выполнение требований транспортной безопасности.*

Принципами формирования и функционирования АЦБ ПДП, являются:

- соблюдение конституционных прав граждан при автоматизированной обработке информации, содержащей персональные данные;
- обеспечение технологической возможности информационного взаимодействия существующих и вновь создаваемых информационных систем участников информационного взаимодействия;
- обеспечение технологической независимости структуры АЦБ ПДП и ее функционирования от проводимых административных, организационных и иных изменений деятельности участников информационного взаимодействия;

- обеспечение конфиденциальности информации;
- обеспечение целостности и достоверности передаваемой информации.

АЦБ ПДП формируются централизованно, как совокупность баз персональных данных по пассажирским перевозкам всеми видами транспорта. Формирование и ведение АЦБ ПДП, а также предоставление содержащихся в них данных обеспечивается использованием информационно-телекоммуникационных сетей, информационных технологий и технических средств ЕГИС ОТБ.

Формирование АЦБ ПДП в части перевозок **автомобильным транспортом**, распространено на международные перевозки и перевозки по отдельным маршрутам, определяемым Минтрансом России по согласованию с ФСБ и МВД РФ.

СТИ и перевозчики обязаны обеспечивать передачу сведений о пассажирских перевозках при совершении регистрируемых операций. К **регистрируемым** относятся операции по: бронированию проездных документов (билетов); приобретению, возврату, посадке пассажира на транспортное средство, прибытию пассажира в пункт назначения, изменению или прекращению перевозки.

Передаваемые в АЦБ ПДП персональные данные о пассажирах сопровождаются сведениями, характеризующими регистрируемую операцию (данные о регистрируемой операции):

- тип регистрируемой операции;
- наименование перевозчика;
- дата и время регистрации операции в автоматизированной информационной системе (АИС) перевозчика.

Перед началом работы с АЦБ ПДП, поставщики данных проходят процедуру подключения к ЕГИС ОТБ, в ходе которой они подают заявку на подключение, подписывают соглашение о взаимодействии с оператором Системы, а также выбирают оптимальный для них способ передачи данных в Систему.

Процесс подключения к Системе включает:

- подачу и регистрацию заявки поставщика данных;
- подписание соглашения о взаимодействии с оператором ЕГИС ОТБ;
- тестирование готовности АИС поставщика информации к подключению к АЦБ ПДП с выдачей заключения о готовности;
- организация защищенного канала передачи данных о пассажирах между поставщиком информации и ЕГИС ОТБ в соответствии с техническими условиями оператора ЕГИС ОТБ;
- подключение к АЦБ ПДП и начало передачи данных.

Порядок передачи сведений о пассажирских перевозках при формировании АЦБ ПДП.

Сведения о пассажирских перевозках предоставляются в виде основного и служебного блоков данных. Состав основного блока данных определяется особенностями пассажирских перевозок конкретным видом транспорта. В состав служебного блока передаваемой информации входят: дата и время регистрации события в автоматизированной системе перевозчика, номер версии.

Информация о расписании или изменениях в расписании должна передаваться в виде обменного файла согласованного формата. Информация передается до момента ввода расписания (изменения в расписании) в действие с указанием периода действия расписания. Передача данных осуществляется через подсистему взаимодействия (шлюз) АЦБ ПДП, к которому перевозчик или СТИ обеспечивает подключение. Оператор ЕГИС ОТБ предоставляет СТИ или перевозчику параметры подключения к шлюзу АЦБ ПДП.

СТИ (перевозчик) обязан обеспечивать передачу данных в АЦБ ПДП с задержкой не более 30 минут после ввода данных в АИС СТИ (перевозчика), если порядком передачи сведений о пассажирских перевозках конкретным видом транспорта не установлено иное. Режим передачи данных - круглосуточный.

Для передачи данных используются публичные или специальные защищенные IP-сети. Надежность обеспечивается созданием основного и резервного каналов передачи. Возможность перехода на резервный канал должна быть обеспечена в течение 15 минут после выявления отказа основного канала связи. Пропускная способность канала передачи данных от системы-источника до шлюза АЦБ ПДП должна обеспечивать передачу данных в течение не более 10 минут.

Технология передачи сведений о пассажирских перевозках автомобильным транспортом, предполагает, что в состав **основного** блока данных входят следующие сведения:

- *персональные данные о пассажире*: фамилия; имя; отчество; дата рождения; место рождения; вид документа, удостоверяющего личность; номер документа, удостоверяющего личность; пункт отправления; пункт назначения; вид маршрута следования (беспересадочный/транзитный); дата поездки (дата и время отправления пассажира).
- *данные о регистрируемой операции*: регистрируемая операция; перевозчик; субъект транспортной инфраструктуры; номер рейса; номер места; дата и время кассовой операции; номер кассового терминала или фамилия кассира, продавшего билет; дата и время прибытия пассажира в пункт назначения (по расписанию); государственный регистрационный знак автобуса; марка транспортного средства (автобуса).

Технологические вопросы организации предоставления информации в АЦБ ПДП могут уточняться оператором ЕГИС ОТБ.

Организация информационного взаимодействия. Участниками информационного взаимодействия при формировании и ведении АЦБ ПДП являются поставщики и потребители информации о пассажирских перевозках, а также оператор ЕГИС ОТБ.

СТИ и перевозчики, являющиеся поставщиками информации, в соответствии с установленной сферой ведения при оформлении проездных документов (билетов) обеспечивают передачу сведений о пассажирских перевозках оператору ЕГИС ОТБ. Данное требование распространено на СТИ и на перевозчиков иностранных государств, чьи ТС выполняют международные перевозки пассажиров.

Потребителями информации выступают уполномоченные на осуществление функций в области ТБ Правительством ФОИВ.

В соответствии с возложенными на него функциями по формированию и ведению АЦБ ПДП в пределах своей компетенции, оператор осуществляет:

- организационное, техническое, методическое и иное обеспечение формирования и ведения АЦБ ПДП;
- обеспечение эксплуатации программно-аппаратных комплексов, средств связи и иного имущества, необходимого для формирования и ведения АЦБ ПДП;
- обеспечение информационной безопасности АЦБ ПДП;
- обеспечение доступа участников информационного взаимодействия к АЦБ ПДП;
- предоставление ФСНТ результатов передачи персональных данных о пассажирах;
- разработку проектов изменений условий предоставления сведений о пассажирских перевозках в АЦБ ПДП и представление их на утверждение в установленном порядке.

Предоставление данных в АЦБ ПДП поставщиками информации осуществляется в электронной форме в автоматическом режиме по расписанию в масштабе времени, близком

к реальному, путем отбора требуемых данных из информационной системы СТИ или перевозчика и их выгрузки в обменный файл согласованного формата.

Данные для включения в состав АЦБ ПДП предоставляются ФОИВ в электронной форме по запросу оператора путем предоставления обменного файла согласованного формата.

Предоставление данных из АЦБ ПДП потребителям осуществляется в электронной форме по запросу в режиме прямого доступа к АЦБ ПДП, а также по расписанию, с использованием обменного файла согласованного формата.

В режиме прямого доступа к АЦБ ПДП предоставляются:

- данные из АЦБ ПДП, соответствующие поисковому запросу;
- обобщенные данные в виде отчетов согласованных форматов.

Форматы поисковых запросов, запросов на получение обобщенной информации и форматы предоставления информации потребителям определяются соглашениями, определяющими информационное взаимодействие поставщиков и потребителей информации с оператором ЕГИС ОТБ.

Потребителям предоставляются таблицы кодировок, классификаторы и технические справочники, содержащие сведения: о СТИ, ОТИ и ТС, перевозчиках, расписаниях пассажирских перевозок, которые поддерживаются в актуальном состоянии.

СТИ или перевозчик иностранного государства – собственники ТС или использующие данное ТС на иных законных основаниях, выполняющее международные перевозки пассажиров, обеспечивают передачу в АЦБ ПДП:

- фамилии, имени, отчества;
- даты рождения;
- вида и номера документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ (билет);
- пункта отправления, назначения, вида маршрута следования (беспересадочный, транзитный);
- даты поездки,

если международными договорами с участием Российской Федерации не установлено иное. Проверка соблюдения порядка передачи сведений в АЦБ ПДП проводится ФСНТ (*приказ Минтранса России 19.07. 2012 г. № 243*).

Порядок обращения с информацией ограниченного доступа, сведениями, составляющими государственную тайну.

В соответствии с *Федеральным законом от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»*, информация подразделяется на общедоступную информацию и информацию ограниченного доступа. В зависимости от порядка ее предоставления или распространения она подразделяется на:

- информацию, свободно распространяемую;
- информацию, предоставляемую по соглашению лиц, участвующих в соответствующих отношениях;
- информацию, которая в соответствии с федеральными законами подлежит предоставлению или распространению;
- информацию, распространение которой в Российской Федерации ограничивается или запрещается.

Говоря о нормативном регулировании работы с информацией ограниченного доступа, важно помнить, что ограничения на доступ к такой информации устанавливаются только федеральными законами (ст. 5, п. 2 Закона об информации). Законодательно установлено, что информация ограниченного доступа может составлять государственную тайну или относиться к конфиденциальной информации.

Законодательство РФ в области государственной тайны и конфиденциальной информации. Отношения, возникающие в связи с отнесением сведений к государственной тайне, их засекречиванием или рассекречиванием и защитой в интересах обеспечения безопасности Российской Федерации, (в том числе и транспортной) регулируются *Федеральным законом от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне»*. К государственной тайне относятся защищаемые государством сведения в области его военной, внешнеполитической, экономической, разведывательной, контрразведывательной и оперативно-розыскной деятельности, распространение которых может нанести ущерб безопасности Российской Федерации.

В Законе об информации дается определение **конфиденциальности информации**, под которым понимается обязательное для выполнения лицом, получившим доступ к определенной информации, требование не передавать такую информацию третьим лицам без согласия ее обладателя.

Виды конфиденциальной информации установлены *Указом Президента Российской Федерации от 06.03.1997 г. № 188 «Об утверждении перечня сведений конфиденциального характера»*. К ней относятся:

- сведения о фактах, событиях и обстоятельствах частной жизни гражданина, позволяющие идентифицировать его личность (**персональные данные**), за исключением сведений, подлежащих распространению в СМИ в установленных федеральными законами случаях;
- **сведения, составляющие тайну следствия и судопроизводства**, а также сведения о защищаемых лицах и мерах государственной защиты, осуществляемой в соответствии с *Федеральным законом от 20.08.2004 г. № 119-ФЗ «О государственной защите потерпевших, свидетелей и иных участников уголовного судопроизводства»* и другими нормативными правовыми актами Российской Федерации;
- служебные сведения, доступ к которым ограничен органами государственной власти в соответствии с ГК РФ и федеральными законами (**служебная тайна**).
- **сведения, связанные с профессиональной деятельностью**, доступ к которым ограничен в соответствии с Конституцией Российской Федерации и федеральными законами (врачебная, нотариальная, адвокатская тайна, тайна переписки, телефонных переговоров, почтовых отправлений, телеграфных или иных сообщений и так далее);
- сведения, связанные с коммерческой деятельностью, доступ к которым ограничен в соответствии с ГК РФ и федеральными законами (**коммерческая тайна**).
- **секрет производства**, то есть сведения любого характера (производственные, технические, экономические, организационные и другие), в том числе о результатах интеллектуальной деятельности в научно-технической сфере, а также сведения о способах осуществления профессиональной деятельности.

Деятельность, связанная со сбором, обработкой и хранением **персональных данных** регламентируется:

- *Федеральным законом от 27.07. 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»;*
- *Федеральным законом от 27.07.2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»;*
- *Трудовым кодексом Российской Федерации;*
- *Федеральным законом от 15.11.1997 г. № 143-ФЗ «Об актах гражданского состояния»;*
- *Уголовным кодексом Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ.*

Персональными данными признается любая информация, относящаяся к прямо или косвенно определенному или определяемому физическому лицу (субъекту персональных данных), в том числе его фамилия, имя, отчество, год, месяц, дата и место рождения, адрес, семейное, социальное, имущественное положение, образование, профессия, доходы, другая информация.

Порядок обработки персональных данных в рамках трудовых отношений установлен ТК РФ, где, в частности, говорится, что работники и их представители должны быть ознакомлены под расписку с документами работодателя, устанавливающими порядок обработки персональных данных работников, а также об их правах и обязанностях в этой области.

Не допускаются сбор, хранение, использование и распространение информации о частной жизни, а равно информации, нарушающей личную тайну, семейную тайну, тайну переписки, телефонных переговоров, почтовых, телеграфных и иных сообщений физического лица без его согласия, кроме как на основании судебного решения.

Положение о неразглашении персональных данных содержится и в *Федеральном законе «Об актах гражданского состояния» от 15.11.1997 г. № 143-ФЗ*, где указывается, что сведения, ставшие известными работнику органа ЗАГС в связи с государственной регистрацией акта гражданского состояния, в том числе персональные данные, являются информацией, доступ к которой ограничен в соответствии с федеральными законами, и разглашению не подлежат.

УК РФ предусматривает **уголовную ответственность** за незаконный сбор или распространение сведений о частной жизни лица, составляющих его личную или семейную тайну, без его согласия, либо распространение этих сведений в публичном выступлении, публично демонстрируемом произведении или СМИ

Служебная тайна. Служебные сведения ограниченного доступа (служебная тайна) составляют один из видов конфиденциальной информации. Нормативно-правовые акты:

- *Указ Президента РФ от 06.03.1997 г. № 188 «Об утверждении перечня сведений конфиденциального характера»;*
- *Постановление Правительства РФ от 03.11.1994 г. № 1233 «Об утверждении положения о порядке обращения со служебной информацией ограниченного распространения в федеральных органах исполнительной власти».*

Служебная тайна определяется как служебные сведения, доступ к которым ограничен органами государственной власти в соответствии с ГК РФ и федеральными законами.

Постановлением Правительства РФ от 03.11.1994 г. № 1233 установлен порядок обращения со служебной информацией ограниченного распространения в федеральных органах исполнительной власти и уполномоченном органе управления использованием атомной энергии, а также на подведомственных им предприятиях, в учреждениях и организациях.

Положение о порядке обращения со служебной информацией ограниченного распространения в федеральных органах исполнительной власти, утвержденное указанным документом, относит к **служебной информации ограниченного распространения** несекретную информацию, касающуюся деятельности организаций, ограничения на распространение которой диктуются служебной необходимостью. Положение также устанавливает порядок организации документооборота документов ограниченного распространения (*План ОТБ ОТИ или ТС*). На документах (в необходимых случаях и на их проектах), содержащих служебную информацию ограниченного распространения, проставляется пометка «Для служебного пользования».

Сведения, связанные с коммерческой деятельностью, составляют сферу действия *Федерального закона от 29.07. 2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне»*. Сведения, связанные с коммерческой деятельностью, доступ к которым ограничивается, составляют **коммерческую тайну**. Под коммерческой тайной понимается конфиденциальность информации, позволяющая ее обладателю при существующих или возможных обстоятельствах увеличить доходы, избежать неоправданных расходов, сохранить положение на рынке товаров, работ, услуг или получить иную коммерческую выгоду.

К коммерческой тайне не могут относиться сведения (информация), содержащаяся:

- в учредительных документах юридического лица;
- документах, подтверждающих факт внесения записей о юридических лицах и об индивидуальных предпринимателях в соответствующие государственные реестры;
- в документах, дающих право на осуществление предпринимательской деятельности;
- в документах о составе имущества государственного или муниципального унитарного предприятия, государственного учреждения и об использовании ими средств соответствующих бюджетов;
- в документах о загрязнении окружающей среды;
- в документах о состоянии противопожарной безопасности;
- в документах о санитарно-эпидемиологической и радиационной обстановке;
- в документах о безопасности пищевых продуктов и других факторах, оказывающих негативное воздействие на обеспечение безопасного функционирования производственных объектов;
- в документах о безопасности каждого гражданина и безопасности населения в целом;
- в документах о численности, о составе работников, о системе оплаты труда, об условиях труда, в том числе об охране труда, о показателях производственного травматизма и профессиональной заболеваемости, и о наличии свободных рабочих мест и др.

Закон устанавливает меры организационного характера, обеспечивающие защиту документов, содержащих коммерческую тайну, от несанкционированного доступа. В том числе, законом установлен гриф «коммерческая тайна» для ограничения доступа к документам.

Обеспечение защиты информации при формировании и ведении АЦБ ПДП и в ходе информационного взаимодействия осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Оператор ЕГИС ОТБ, поставщики и потребители информации в ходе сбора, хранения, обработки и передачи персональных данных о пассажирах руководствуются *Федеральным законом от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»*, *Федеральным законом от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»*, *«Требованиями к защите персональных данных при их обработке в информационных системах персональных данных»*, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 01.11.2012 г. № 1119.

Безопасность персональных данных при их обработке в АЦБ ПДП и в ходе информационного взаимодействия в пределах зоны ответственности его участников обеспечивается с помощью системы защиты персональных данных, включающей в себя организационные меры и средства защиты информации (в том числе, криптографические), а также используемые информационные технологии.

Выбор и реализация методов и способов защиты информации в информационной системе осуществляются в соответствии с требованиями к защите персональных данных при их

обработке в информационных системах персональных данных, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 01.11. № 1119.

Определение класса защищенности информационной системы проводится в соответствии с пунктом 14.2 *Требований о защите информации, не составляющей государственную тайну, содержащейся в государственных информационных системах, утвержденных приказом ФСТЭК России от 11.02. 2013 г. № 17.*

Обработка данных о пассажирах в АЦБ ПДП осуществляется в соответствии с ч. 2 ст. 5 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных».

Предоставление пользователям данных из АЦБ ПДП осуществляется в соответствии с требованиями к защите персональных данных при их обработке в информационных системах персональных данных», утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 01.11.2012 г. № 1119.

Порядок доведения до сил ОТБ информации об изменении уровня безопасности ОТИ и (или) ТС. *Постановлением Правительства РФ от 10.12.2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» в ред. ПП РФ от 30.12.2013 г. № 1309* определено, что уровни безопасности ОТИ и ТС №№ 2 и 3 **объявляются (устанавливаются) и отменяются субъектами транспортной инфраструктуры** на основании:

- решения руководителей, образованных в соответствии с *Указом Президента РФ от 15.02. 2006 г. № 116* Федерального оперативного штаба, оперативных штабов в субъектах РФ (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения, носящего террористический характер АНВ в деятельность транспортного комплекса;
- решения Министра внутренних дел РФ либо Министра транспорта РФ (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы совершения, не носящего террористический характер АНВ в деятельность транспортного комплекса.

«Порядок получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» (утв. *приказом Минтранса РФ от 6 сентября 2010 г. № 194*), в части доведения до сил ОТБ информации об изменении уровня безопасности ОТИ и (или) ТС, в случае:

- решения Министра транспорта РФ (уполномоченных им должностных лиц) об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности №№ 2 и 3, при изменении степени угрозы совершения, носящего террористический характер или не носящего террористический характер АНВ в деятельность транспортного комплекса, определяет информирующим - *уполномоченное должностное лицо ФСНТ или ее территориальные органы;*
- решения руководителей Федерального оперативного штаба, оперативных штабов в субъектах РФ (*указ Президента РФ от 15.02. 2006 г. № 116*), об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности №№ 2 и 3 при изменении степени угрозы совершения, носящего террористический характер АНВ в деятельность транспортного комплекса, определяет информирующим - *ФСБ РФ или его территориальные подразделения;*
- решения Министра внутренних дел РФ об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности №№ 2 и 3 при изменении степени угрозы совершения, не носящего террористический характер АНВ в деятельность транспортного комплекса, определяет информирующим - *МВД РФ или его территориальные органы (линейные подразделения).*

Таким образом, при объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности №№ 2 и 3 ОТИ и ТС на основании решений уполномоченных руководителей, информация доводится в СТИ и перевозчикам уполномоченными должностными лицами ФОИВ.

Федеральные органы ФСБ РФ и МВД РФ или их территориальные (линейные) подразделения, которым в ходе осуществления своих полномочий стали известны сведения о прямых или непосредственных угрозах совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС, незамедлительно информируют о них СТИ и перевозчиков.

Структура внутреннего организационно-распорядительного документа, разрабатываемого во исполнение п. 5.6.11 Требований по ОТБ (*приказ Минтранса России от 08.02.2011 г. № 42*) в структуре Плана ОТБ ОТИ или ТС в части *порядка доведения до сил ОТБ информации об изменении уровней безопасности*, содержит:

- порядок доведения информации об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности объекта до ОТИ от конкретного СТИ;
- порядок доведения информации об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности объекта до руководителя, начальника ОТИ и лица ответственного за транспортную безопасность.
- порядок доведения информации об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности ОТИ до ПТБ.
- порядок и сроки реализации дополнительных мер при изменении уровня безопасности с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности с учетом категории ОТИ по отдельным элементам ОТИ.
- схему оповещения сил транспортной безопасности при изменении уровня безопасности с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности (в рабочее время и нерабочее время).

Порядок информирования компетентного органа, уполномоченных подразделений органов ФСБ России и МВД России о непосредственных и прямых угрозах совершения и о совершении АНВ.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны незамедлительно представлять информацию об угрозах совершения и о совершении АНВ на ОТИ и ТС в компетентные органы в области ОТБ, территориальные органы ФСНТ, уполномоченные структурные подразделения ФСБ и МВД РФ, руководствуясь Перечнем потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС (*приказ Минтранса, ФСБ и МВД России от 05.03.2010 г. № 52/112/134*).

Информация об угрозах совершения и о совершении АНВ предоставляется в компетентные органы в области ОТБ через ФСНТ (территориальные органы) по средствам электронной или факсимильной либо телефонной связи, по адресам (номерам телефонов), указанных на официальных сайтах ФСНТ и ее территориальных органов.

Информирование уполномоченных структурных подразделений ФСБ и МВД РФ, ФСНТ и ее территориальных органов осуществляется по месту фактического нахождения ОТИ, месту регистрации и фактического нахождения ТС. СТИ и перевозчики представляют информацию в государственные органы, согласно приложениям 1 - 10 к *«Порядку информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах»*, утвержденному приказом Минтранса России от 16.02.2011 г. № 56, (далее, в части № 8 - Порядок), применительно к конкретным видам транспорта.

Приложение 3 - *Представляемая информация об угрозе совершения и о совершении акта незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.*

Приложение 4 - *Представляемая информация об угрозе совершения и о совершении акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного средства автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.*

При отсутствии полной информации об угрозах совершения и о совершении АНВ, подлежащей представлению, незамедлительно предоставляется первичная (имеющаяся в распоряжении на момент исполнения требования) информация, дополняемая по мере поступления данных.

При получении анонимной информации об АНВ перевозчики представляют информацию в уполномоченные структурные подразделения ФСБ и МВД РФ, ФСНТ и ее территориальные органы по месту фактического нахождения ОТИ, месту регистрации и фактического нахождения ТС, согласно раздела III соответствующего приложения Порядка.

При представлении информации посредством телефонной или радиосвязи, в первую очередь, называется фамилия, имя и отчество лица, передающего сообщение, занимаемая им должность в СТИ или перевозчике, на ОТИ или ТС, их наименование, далее следует информация, предоставляемая согласно соответствующему приложению к Порядку. Лицо, передавшее сообщение, фиксирует в разделе IV соответствующего приложения фамилию, имя, отчество, занимаемую должность лица, принявшего сообщение, указывает дату и время ее передачи и удостоверяет своей подписью.

При представлении информации через средства электронной связи в электронном виде, информация подписывается электронно-цифровой подписью лица, заполнившего соответствующее приложение (при ее наличии). В случае предоставления информации посредством факсимильной связи, бумажный носитель удостоверяется подписью передавшего сообщение. Заполняя приложение рукописным способом запись необходимо производить на русском языке, разборчивым почерком или печатными буквами, чернилами синего либо черного цвета. Помарки, подчистки и исправления не допускаются.

Факт передачи информации фиксируется СТИ и перевозчиками:

- при передаче по средствам электронной, факсимильной связи - в соответствии с их программными и техническими средствами;
- при передаче информации по средствам телефонной и радиосвязи - посредством аудио- и/или видеосредств.

Срок хранения носителей с информацией об угрозах и о совершении АНВ, подтверждающих сам факт передачи, дату и время, а также заполненное соответствующее приложение составляет не менее одного месяца.

Представляемая информация об угрозе совершения и о совершении АНВ в деятельность ОТИ автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта содержит четыре раздела:

- Раздел I -
 1. Дата предоставления информации;
 2. Время предоставления информации;
 3. Место получения информации об угрозе совершения/совершении АНВ (субъект РФ, индекс, край, область, город, район, улица, дом);
 4. Дата получения информации;
 5. Время получения информации;
 6. Реестровый номер категоризованного ОТИ;
 7. Категория ОТИ;
 8. Наименование собственника ОТИ;
 9. Адрес местонахождения ОТИ (субъект РФ, индекс, край, область, город, район, улица, дом);

10. Количество пассажиров на ОТИ (если есть);
 11. Количество персонала на ОТИ;
 12. Количество ТС на ОТИ;
 13. Тип, модель ТС на ОТИ;
 14. Другие данные.
- **Раздел II -**
1. **Угроза совершения АНВ или совершение АНВ** – выбор из предлагаемого Перечня.
 2. **Сведения об угрозе совершения АНВ в деятельность ОТИ** (сведения о возможной численности, оснащенности, подготовленности и тактике действий нарушителей, сведения о предпринимаемых и предпринятых мерах при получении информации об угрозе совершения АНВ в соответствии с Планом обеспечения транспортной безопасности ОТИ, сведения о силах и средствах, задействованных в мероприятиях по предупреждению реализации угрозы совершения АНВ).
 3. **Сведения о совершении АНВ в деятельность ОТИ.** (сведения о возможной численности, оснащенности, подготовленности и тактике действий нарушителей, сведения о предпринимаемых и предпринятых мерах при совершении акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ в соответствии с Планом обеспечения транспортной безопасности ОТИ, сведения о предпринимаемых и предпринятых мерах на ОТИ по ликвидации последствий совершения АНВ и восстановлению функционирования ОТИ, сведения о последствиях совершенного АНВ: количество погибших или получивших ущерб здоровью по категориям (пассажиры; водитель; посетители; персонал; дети) и материальный ущерб, ущерб окружающей среде, общий характер повреждений ОТИ, сведения о силах и средствах, задействованных в мероприятиях по ликвидации последствий совершения АНВ и восстановлению функционирования ОТИ, сведения о возможной дате и времени восстановления функционирования ОТИ).
- **Раздел III – представляемые сведения при получении анонимной информации:**
1. Дата предоставления информации;
 2. Время предоставления информации;
 3. Кто принял информацию;
 4. Номер телефона (электронный адрес), принадлежность, место нахождения средства связи, в адрес которого поступила информация;
 5. Откуда получена информация;
 6. Содержание угрозы АНВ;
 7. Наличие фонограммы, текста;
 8. При получении речевой информации (голос передавшего информацию; характер (особенности) голоса; речь; акцент (выговор); манера изложения; языковой стиль; характер шумов на заднем фоне).
- **Раздел IV - Дополнительные сведения при получении информации об угрозе совершения АНВ.**
- Должность, подпись, ФИО, тел., факс, e-mail лица, заполнившего ФОРМУ.

Аналогично, представляемая информация об угрозе совершения и о совершении АНВ в деятельность ТС автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта содержит четыре раздела:

- **Раздел I -**
1. Дата предоставления информации;
 2. Время предоставления информации;
 3. Место получения информации об угрозе совершения/совершении АНВ (субъект РФ, индекс, край, область, город, район, улица, дом);
 4. Дата получения информации;
 5. Время получения информации;
 6. Инвентарный номер ТС
 7. Заводской номер ТС
 8. Номер маршрута ТС
 9. Реестровый номер категоризованного ОТИ;
 10. Категория ОТИ;
 11. Тип, модель, количество вагонов ТС
 12. Адрес предприятия ТС
 13. Название ТС (если имеется)
 14. Местонахождение, координаты ТС (субъект РФ, город, район, вокзал, станция, остановка, улица, пересечение улиц, номер близрасположенного дома);

15. Направление движения;
16. Скорость
17. Последняя остановка, стоянка, станция, вокзал ТС;
18. Количество пассажиров на ТС (если есть);
19. Количество персонала на ТС;
20. Количество груза на ТС;
21. Интервал движения;
22. Другие данные.

- **Раздел II -**

1. **Угроза совершения АНВ или совершение АНВ** – выбор из предлагаемого Перечня.
2. **Сведения об угрозе совершения АНВ в деятельность ТС** (сведения о возможной численности, оснащенности, подготовленности и тактике действий нарушителей, сведения о предпринимаемых и предпринятых мерах при получении информации об угрозе совершения АНВ в соответствии с Планом обеспечения транспортной безопасности ТС, сведения о силах и средствах, задействованных в мероприятиях по предупреждению реализации угрозы совершения АНВ).
3. **Сведения о совершении АНВ в деятельность ТС.** (сведения о возможной численности, оснащенности, подготовленности и тактике действий нарушителей, сведения о предпринимаемых и предпринятых мерах при совершении акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ в соответствии с Планом обеспечения транспортной безопасности ТС, сведения о предпринимаемых и предпринятых мерах на ТС по ликвидации последствий совершения АНВ и восстановлению функционирования ТС, сведения о последствиях совершенного АНВ: количество погибших или получивших ущерб здоровью по категориям (пассажиры; водитель; посетители; персонал; дети) и материальный ущерб, ущерб окружающей среде, общий характер повреждений ТС, сведения о силах и средствах, задействованных в мероприятиях по ликвидации последствий совершения АНВ и восстановлению функционирования ТС, сведения о возможной дате и времени восстановления функционирования ТС).

- **Раздел III – представляемые сведения при получении анонимной информации:**

1. Дата предоставления информации;
2. Время предоставления информации;
3. Кто принял информацию;
4. Номер телефона (электронный адрес), принадлежность, место нахождения средства связи, в адрес которого поступила информация;
5. Откуда получена информация;
6. Содержание угрозы АНВ;
7. Наличие фонограммы, текста;
8. При получении речевой информации (голос передавшего информацию; характер (особенности) голоса; речь; акцент (выговор); манера изложения; языковой стиль; характер шумов на заднем фоне).

- **Раздел IV - Дополнительные сведения при получении информации об угрозе совершения АНВ.**

- Должность, подпись, ФИО, тел., факс, e-mail лица, заполнившего ФОРМУ.

Следует отметить, оперативное заполнение форм приложений к Порядку требует предварительного ознакомления с материалом, определенной информационной подготовки и наличия навыков заполнения, что составляет предмет практического занятия при осуществлении подготовки персонала СТИ, ОТИ или ТС.

Тема 8. Контрольные вопросы:

1. Для чего предназначена ЕГИС ОТБ, определите круг пользователей системы, ее функционал.
2. Что такое АЦП ПДП, какова взаимосвязь с ЕГИС ОТБ, кем формируется база?
3. Перечислите принципы формирования и функционирования АЦБ ПДП.
4. Какие сведения о пассажире подлежат к передаче в АЦБ ПДП?
5. Перечислите сведения и условия их передачи в АЦП ПДП о персонале (экипаже) транспортного средства.
6. Что такое регистрируемая операция применительно к АЦП ПДП, перечислите известные Вам регистрируемые операции.
7. Дайте определение понятию «информация ограниченного доступа», укажите кто (что) вправе ограничивать доступ к такой информации?
8. Дайте определение конфиденциальности информации и укажите, какие виды конфиденциальной информации Вам известны.
9. Какая информация относится к персональным данным?
10. Какая информация относится к служебной тайне?
11. Какая информация относится к коммерческой тайне?
12. Что относится к служебной информации ограниченного распространения?
13. Кем устанавливаются уровни безопасности 2 и 3 на ОТИ и ТС и на каком основании?
14. Определите структуру передаваемой информации об угрозе совершения и о совершении АНВ в деятельность ОТИ или ТС, назовите источники информирования и получателей информации.
15. Какие способы передачи информации об угрозе совершения и о совершении АНВ в деятельность ОТИ или ТС Вам известны?

9. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Постановлением Правительства РФ от 4 октября 2013 г. № 880, деятельность по осуществлению контрольно-надзорных функций, направленных на предупреждение, выявление и пресечение нарушений СТИ обязательных требований, установленных в соответствии с федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области транспортной безопасности, осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (ФСНТ, Ространснадзор) и ее территориальными органами.

Постановлением утверждено Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности, определяющее, что предметом осуществления контроля является исполнение СТИ в процессе осуществления деятельности требований в области транспортной безопасности, а, собственно контрольно-надзорные функции осуществляются государственными транспортными инспекторами - должностными лицами ФСНТ и ее территориальных органов.

К формам контроля следует отнести организацию и проведение проверок СТИ, в том числе плановые и внеплановые выездные проверки с использованием специальных технических средств; принятие предусмотренных мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений; систематическое наблюдение за исполнением, анализ и прогнозирование исполнения требований в области транспортной безопасности СТИ.

Мероприятия, осуществляемые в ходе проведения проверок:

- рассмотрение и анализ документов и материалов, характеризующих деятельность СТИ, обусловленную выполнением требований в области транспортной безопасности;
- обследование ОТИ и (или) ТС, перевозимых грузов на предмет соответствия требованиям в области транспортной безопасности;
- проведение экспертиз и расследований, направленных на установление причинно-следственных связей выявленного нарушения требований в области транспортной безопасности с фактами совершения АНВ;
- систематическое наблюдение за исполнением требований в области транспортной безопасности, в том числе путем дистанционного наблюдения³ за ОТБ на ОТИ и ТС с применением аудио- и видеосистем.

К проведению выездных проверок с использованием специальных технических средств, привлекаются уполномоченные представители МВД и ФСБ России или их уполномоченных подразделений в порядке, установленном Минтрансом России по согласованию с МВД и ФСБ России.

Административные процедуры (действия) при осуществлении контроля (надзора) устанавливаются административным регламентом ФСНТ проведения проверок за ОТБ (*приказ Минтранса России от 13.12.2011 № 313*).

При исполнении контрольно-надзорных функций инспектор вправе:

³ Дистанционное наблюдение за обеспечением транспортной безопасности осуществляется на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, отнесенных к первой категории и включенных в перечень, утвержденный *приказом Минтранса России от 28 августа 2014 г. № 234* «Об утверждении Перечня отнесенных к первой категории объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, на которых осуществляется дистанционное наблюдение за исполнением требований в области транспортной безопасности с применением аудио- и видеосистем».

- производить осмотр ОТИ и ТС, перевозимых грузов на предмет выполнения требований в области транспортной безопасности, для чего имеет право беспрепятственно посещать служебные, производственные и иные помещения и сооружения ОТИ и ТС СТИ;
- запрашивать у СТИ необходимые для выполнения задач федерального государственного контроля (надзора) документы и информацию;
- осуществлять проверку соблюдения правил проведения досмотра в целях ОТБ физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей;
- участвовать в установленном порядке в проведении расследования происшествий (инцидентов), связанных с нарушением требований в области ОТБ;
- применять меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и (или) пресечение нарушений требований в области транспортной безопасности СТИ, и меры, направленные на ликвидацию последствий указанных нарушений;
- в случаях, установленных законодательством, составлять протоколы и рассматривать дела об административных правонарушениях;
- осуществлять иные полномочия, предусмотренные законодательством.

Государственный транспортный инспектор несет ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных на него полномочий, его решения, действия (бездействие) могут быть обжалованы в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Результатом проведения проверки является составление должностными лицами территориальных органов Ространснадзора акта проверки соблюдения субъектом проверки требований, установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации по ОТБ. В случае выявления нарушений субъектом проверки обязательных требований по ОТБ, производится:

- выдача предписаний об устранении выявленных нарушений с указанием сроков их устранения;
- принятие мер по контролю за устранением выявленных нарушений, а также мер по привлечению лиц, допустивших выявленные нарушения, к ответственности;
- незамедлительное принятие мер по недопущению причинения вреда жизни, здоровью граждан, безопасности государства или прекращение его причинения вплоть до временного запрета деятельности субъекта проверки.

Информация о результатах проверок размещается на официальных сайтах ФСНТ.

Права и обязанности лиц, в отношении которых осуществляются мероприятия по контролю (надзору).

Руководитель, иное должностное лицо или уполномоченный представитель юридического лица, индивидуальный предприниматель, его уполномоченный представитель при проведении проверки имеют право:

- непосредственно присутствовать при проведении проверки, давать объяснения по вопросам, относящимся к предмету проверки;
- получать от органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, их должностных лиц информацию, которая относится к предмету проверки и предоставление которой предусмотрено *Федеральным законом от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»*;

- знакомиться с результатами проверки и указывать в акте проверки о своем согласии или несогласии с ними, а также с отдельными действиями должностных лиц органа государственного контроля (надзора);
- обжаловать действия (бездействие) должностных лиц органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, повлекшие за собой нарушение прав юридического лица, индивидуального предпринимателя при проведении проверки, в административном и (или) судебном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

При проведении проверок юридические лица обязаны обеспечить присутствие руководителей, иных должностных лиц или уполномоченных представителей юридических лиц; индивидуальные предприниматели обязаны присутствовать или обеспечить присутствие уполномоченных представителей, ответственных за организацию и проведение мероприятий по выполнению обязательных требований законодательства Российской Федерации в области ОТБ.

Плановые проверки субъекта транспортной деятельности проводятся на основании разрабатываемых Ространснадзором (территориальными органами Ространснадзора) ежегодных планов. Планы проведения плановых проверок Ространснадзора и его территориальных органов в течение десяти дней с момента утверждения размещаются на официальном сайте Ространснадзора.

Основанием для проведения плановой проверки является истечение одного года со дня:

- государственной регистрации СТИ;
- окончания проведения последней плановой проверки.

О проведении плановой проверки субъект проверки уведомляется территориальным органом Ространснадзора не позднее трех рабочих дней до начала ее проведения посредством направления копии распоряжения или приказа руководителя, заместителя руководителя Ространснадзора (начальника территориального органа Ространснадзора) с уведомлением о вручении.

Плановая проверка проводится в форме документарной и (или) выездной проверки в порядке, установленном Административным регламентом ФСНТ проведения проверок ОТБ субъекта транспортной деятельности.

Внеплановые проверки субъекта транспортной деятельности проводятся на основании:

- истечения срока исполнения субъектом проверки ранее выданного предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований по обеспечению транспортной безопасности;
- поступления в органы государственного контроля (надзора) обращений и заявлений граждан, индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, информации от органов государственной власти, из средств массовой информации о фактах возникновения угрозы совершения АНВ в деятельность транспортного комплекса или нарушений СТИ требований по ОТБ;
- совершения АНВ в деятельность СТИ, повлекшего за собой причинение вреда жизни, здоровью людей, вреда безопасности государства, государственному или муниципальному имуществу, имуществу физических и юридических лиц;
- наличия приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного контроля (надзора) о проведении внеплановой проверки.

Предметом внеплановой проверки является соблюдение субъектом в процессе осуществления деятельности обязательных требований по ОТБ, выполнение предписаний об устранении выявленных нарушений, проведение мероприятий по предотвращению

причинения вреда жизни, здоровью граждан, по обеспечению безопасности государства, по ликвидации последствий причинения такого вреда.

Предварительное уведомление СТИ о проведении внеплановой выездной проверки на основании поступления обращений и заявлений граждан и т.д., а также, по факту совершения АНВ в деятельность субъекта транспортной деятельности, не допускается.

Внеплановая проверка проводится в форме документарной и (или) выездной проверки в порядке, установленном Административным регламентом ФСНТ проведения проверок ОТБ субъектом транспортной деятельности.

Документарные проверки субъекта транспортной деятельности проводятся без выезда к месту нахождения и (или) ведения деятельности субъекта проверки.

Предметом документарной проверки являются сведения, содержащиеся в документах субъекта проверки, устанавливающие его организационно-правовую форму, права и обязанности, документы, используемые при осуществлении деятельности по обеспечению транспортной безопасности, исполнением предписаний территориальных органов Ространснадзора.

В процессе проведения документарной проверки рассматриваются документы, имеющиеся в распоряжении территориального органа Ространснадзора, акты предыдущих проверок, материалы рассмотрения дел об административных правонарушениях, документы, поступившие из других контрольно-надзорных органов. В случае, если достоверность сведений, содержащихся в документах, вызывает обоснованные сомнения либо эти сведения не позволяют оценить исполнение субъектом проверки обязательных требований и условий, территориальные органы Ространснадзора направляют в адрес субъекта проверки мотивированный запрос с требованием представить иные документы, необходимые для рассмотрения в ходе проведения документарной проверки.

Документы представляются в виде копий, заверенных печатью (при ее наличии), и соответственно подписью руководителя субъекта проверки. Субъект проверки вправе представить указанные в запросе документы в форме электронных документов. Не допускается требовать нотариального удостоверения копий документов, представляемых в Управление (территориальные органы Ространснадзора), если иное не предусмотрено законодательством.

В случае если после рассмотрения документов либо при отсутствии пояснений должностное лицо установит признаки нарушения обязательных требований и условий, территориальные органы Ространснадзора вправе провести выездную проверку.

Выездные проверки субъекта транспортной деятельности проводятся по месту нахождения юридического лица, месту осуществления деятельности индивидуального предпринимателя и (или) по месту фактического осуществления их деятельности. Выездная проверка начинается с предъявления должностными лицами территориальных органов Ространснадзора служебного удостоверения и вручения руководителю субъекта проверки, заместителю руководителя или иному уполномоченному им лицу копию распоряжения о проведении проверки.

На втором экземпляре распоряжения о проведении проверки, остающегося у должностного лица, уполномоченного на проведение проверки (председателя комиссии), руководитель субъекта проверки, заместитель руководителя или иное уполномоченное им лицо, проставляет отметку о получении распоряжения о проведении выездной проверки с указанием должности, фамилии, имени и отчества, а также даты и времени его получения. Должностное лицо, уполномоченное на проведение выездной проверки (председатель комиссии), знакомит руководителя субъекта проверки, заместителя руководителя или иное уполномоченное им лицо с правами и обязанностями проверяемого. Стороны совместно

определяют круг лиц, с которыми будет производиться взаимодействие в ходе проведения проверки и регламент проверки.

Срок проведения проверок не может превышать 20 рабочих дней. В отношении субъекта малого предпринимательства общий срок проведения плановой выездной проверки не может превышать 50 часов в год для малого предприятия и 15 часов в год для микропредприятия. Срок проведения плановой или внеплановой проверки, в отношении субъектов проверки, имеющих обособленные структурные подразделения (филиалы, автоколонны и т.п.) и осуществляющих деятельность на обособленных территориях, устанавливается отдельно по каждому подразделению, при этом общий срок проведения проверки не может превышать 60 рабочих дней.

В исключительных случаях, связанных с необходимостью проведения сложных и (или) длительных исследований, испытаний, специальных экспертиз и расследований на основании мотивированных предложений должностного лица, проводящего выездную плановую проверку, срок проведения выездной плановой проверки может быть продлен руководителем Ространснадзора, но не более чем на 20 рабочих дней, а в отношении малых предприятий, микропредприятий - не более чем на 15 часов.

Оформление результатов проверок. Основанием для оформления результатов проверки является завершение сбора, анализа необходимой информации для составления акта проверки.

По результатам проверки должностное лицо, проводившее проверку, составляет акт по установленной форме в двух экземплярах. Типовая форма акта проверки утверждена *приказом Минэкономразвития России от 30 апреля 2009 г. № 141*.

К акту проверки прилагаются протоколы или заключения проведенных исследований, испытаний и экспертиз, объяснения работников юридического лица, работников индивидуального предпринимателя, на которых возлагается ответственность за нарушение требований по ОТБ, предписания об устранении выявленных нарушений и иные, связанные с результатами проверки документы или их копии.

Акт проверки оформляется непосредственно после ее завершения в двух экземплярах, один из которых с копиями приложений вручается руководителю, иному должностному лицу или уполномоченному представителю юридического лица, индивидуальному предпринимателю, его уполномоченному представителю под расписку об ознакомлении либо об отказе в ознакомлении с актом проверки.

В случае, если для составления акта проверки необходимо получить заключения по результатам проведенных исследований, испытаний, специальных расследований, экспертиз, акт проверки составляется в срок, не превышающий трех рабочих дней после завершения мероприятий по контролю, и вручается руководителю, иному должностному лицу или уполномоченному представителю субъекта проверки под расписку либо направляется заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении, которое приобщается к экземпляру акта проверки, хранящегося в деле территориального органа Ространснадзора.

Результаты проверки, содержащие информацию, составляющую государственную, коммерческую, служебную, иную тайну, оформляются с соблюдением требований, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Юридические лица, индивидуальные предприниматели обязаны вести журнал учета проверок по типовой форме. Типовая форма журнала учета проверок установлена *приказом Минэкономразвития России от 30 апреля 2009 г. № 141*. Должностное лицо, уполномоченное на проведение выездной проверки (председатель комиссии), производит в журнале учета проверок запись,

При отсутствии журнала учета проверок в акте проверки делается об этом соответствующая запись.

Принятие мер по фактам нарушений, выявленных при проведении проверок. При выявлении нарушений субъектом проверки обязательных требований и условий по обеспечению транспортной безопасности должностное лицо органа государственного контроля (надзора), уполномоченное на проведение проверки обязано:

- выдать предписание субъекту проверки об устранении выявленных нарушений с указанием сроков их устранения и (или) о проведении мероприятий по предотвращению причинения вреда жизни, здоровью людей, безопасности государства;
- принять меры по контролю за устранением выявленных нарушений, их предупреждению, предотвращению возможного причинения вреда жизни, здоровью граждан, обеспечению безопасности государства, а также меры по привлечению лиц, допустивших выявленные нарушения, к ответственности.

Предписание об устранении выявленных нарушений составляется в двух экземплярах. Второй экземпляр вручается руководителю, иному должностному лицу или уполномоченному представителю субъекта проверки под расписку об ознакомлении.

В случае, если при проведении проверки установлено, что деятельность юридического лица, его филиала, представительства, структурного подразделения, индивидуального предпринимателя, эксплуатация ими зданий, строений, сооружений, помещений, оборудования, подобных объектов, транспортных средств, производимые и реализуемые ими товары (выполняемые работы, предоставляемые услуги) представляют непосредственную угрозу причинения вреда жизни, здоровью граждан, безопасности государства или такой вред причинен, территориальный орган Ространснадзора обязан незамедлительно принять меры по недопущению причинения вреда или прекращению его причинения вплоть до временного запрета деятельности.

Досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) органа, исполняющего государственную функцию, а также их должностных лиц.

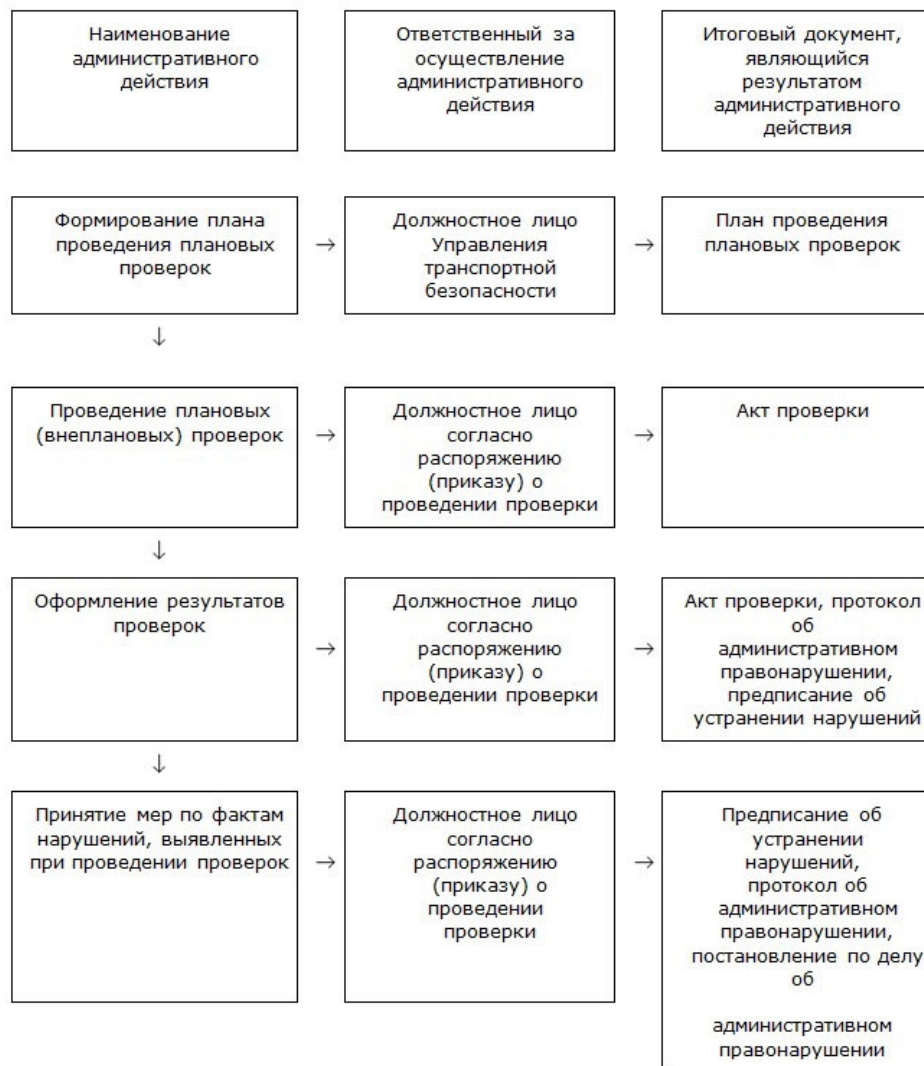
Субъекты проверки, иные лица имеют право на обжалование действий (бездействия) должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, ее территориальных органов в досудебном порядке.

Субъект проверки вправе обжаловать действия (бездействие) должностных лиц:

- территориальных органов Ространснадзора - в Ространснадзор;
- Ространснадзора - руководителю Ространснадзора, в Минтранс России;
- руководителя Ространснадзора, в том числе в связи с неприятием мер в отношении действий (бездействия) должностных лиц Ространснадзора и его территориальных органов - в Минтранс России.

Блок-схема по организации и проведению проверок за обеспечением транспортной безопасности субъектами проверки

(приложение № 2 к Административному регламенту ФСНТ проведения проверок за обеспечением транспортной безопасности)



Субъект проверки вправе обратиться с жалобой как письменно, так и устно. При обращении субъекта проверки в письменной форме срок рассмотрения обращения не должен превышать 30 календарных дней с момента регистрации такого обращения.

Субъект проверки в своем письменном обращении в обязательном порядке указывает либо наименование органа, в который направляет письменное обращение, либо фамилию, имя, отчество соответствующего должностного лица, либо должность соответствующего лица, а также свои фамилию, имя, отчество (отчество - при наличии), полное наименование для юридического лица, почтовый адрес, по которому должны быть направлены ответ, уведомление о переадресации обращения, излагает суть предложения, заявления или жалобы, ставит личную подпись и дату.

Дополнительно в обращении могут быть указаны:

- наименование органа, должность, фамилия, имя и отчество специалиста (при наличии информации), решение, действие (бездействие) которого обжалуется;
- суть обжалуемого действия (бездействия);

- обстоятельства, на основании которых обратившийся считает, что нарушены его права, свободы и законные интересы, созданы препятствия к их реализации либо незаконно возложена какая-либо обязанность;
- иные сведения, которые обратившийся считает необходимым сообщить.

При необходимости, в подтверждение своих доводов субъект проверки прилагает к письменному обращению документы и материалы либо их копии.

По результатам рассмотрения жалобы должностным лицом Ространснадзора или его территориального органа принимается решение об удовлетворении требований либо об отказе в удовлетворении жалобы. Письменный ответ, содержащий результаты рассмотрения обращения, направляется обратившемуся лицу.

Ответственность за неисполнение требований по ОТБ. За неисполнение требований по ОТБ, выявленное в результате проверки и не повлекшее причинения вреда здоровью людей или материального ущерба, сумма которого превышает 1 000 000 рублей, предусмотрена **административная ответственность**. Если неисполнение требований по ОТБ повлекло причинение тяжкого вреда здоровью людей или крупный материальный ущерб, сумма которого превышает 1 000 000 рублей, смерть одного или более человек, то в этом случае предусмотрена **уголовная ответственность**.

Подробнее, ответственность за неисполнение требований по ОТБ либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности изложена в части № 1.

В соответствии с *пунктом 2 постановления Правительства РФ от 04.10.2013 года № 880 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности», приказом Минтранса России от 28.08. 2014 г. № 234* утвержден:

Таблица № 9.1.

**Перечень
отнесенных к первой категории объектов транспортной инфраструктуры
автомобильного транспорта, на которых осуществляется дистанционное наблюдение
за исполнением требований в области транспортной безопасности
с применением аудио- и видеосистем**

№ п/п	Наименование и местонахождение объекта транспортной инфраструктуры	Категория	Реестровый номер ОТИ
1.	Автовокзал г. Белгород, пр. Б. Хмельницкого д. 160	Первая	АТА0000229
2.	Автовокзал «Центральный» г. Воронеж, пр. Московский д. 17	Первая	АТА0000278
3.	Автовокзал «РЖД - Трансфер ЮГ» г. Москва, 2-ой Котляковский пер., д. 1	Первая	АТА0000392
4.	Автовокзал «Московский» г. Москва, Щелковское шоссе, д. 75	Первая	АТА00000397
5.	Автовокзал Санкт-Петербург г. Санкт-Петербург, Полустровский проспект, д. 39	Первая	АТА0000985
6.	Автовокзал «Главный» г. Ростов-на-Дону, пр. Шолохова, д. 126	Первая	АТА0000206
7.	Автовокзал г. Махачкала, проспект Акушинского, д. 100	Первая	АТА0000001
8.	Автовокзал «Центральный» г. Самара, ул. Авроры, д. 207	Первая	АТА0001307
9.	Автовокзал г. Барнаул, площадь Победы, д. 12	Первая	АТА0000572
10.	Автовокзал г. Хабаровск, ул. Индустриальная, д. 8 а	Первая	АТА0001044

Тема 9. Контрольные вопросы:

1. Перечислите известные Вам формы контроля за исполнением субъектами транспортной инфраструктуры в процессе осуществления их деятельности требований в области транспортной безопасности.
2. Перечислите мероприятия, осуществляемые в ходе проведения проверок исполнения СТИ требований в области транспортной безопасности.
3. Обозначьте круг лиц, привлекаемых к проведению проверок, в том числе, с использованием специальных технических средств.
4. Что такое «дистанционное наблюдение за обеспечением транспортной безопасности» и где оно осуществляется?
5. Перечислите права транспортного инспектора при исполнении контрольно-надзорных функций.
6. Что производится в случае выявления нарушений субъектом проверки обязательных требований по обеспечению транспортной безопасности?
7. Перечислите права и обязанности лиц, в отношении которых осуществляются мероприятия по контролю за исполнением требований в области транспортной безопасности.
8. Охарактеризуйте плановую проверку субъекта транспортной деятельности.
9. Охарактеризуйте внеплановую проверку субъекта транспортной деятельности.
10. Может ли внеплановая проверка проводится в документарной форме и что является собственно объектом проверки?
11. Как обязано поступить должностное лицо органа государственного контроля (надзора), уполномоченное на проведение проверки, в случае выявления нарушений субъектом проверки обязательных требований и условий по обеспечению транспортной безопасности?
12. Что подразумевается под досудебным (внесудебным) порядком обжалования решений и действий (бездействия) органа, исполняющего государственную функцию, а также их должностных лиц?
13. Назовите виды административной ответственности, предусмотренные за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности и условия ее наступления.
14. Назовите виды уголовной ответственности, предусмотренные за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности и условия ее наступления.
15. Возникает ли ответственность за непредставление сведений в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств, и, если «да», то какая именно?
16. Перечислите основания, запрещающие кругу лиц выполнение работ по обеспечению транспортной безопасности.
17. Подлежат ли ответственности за неисполнение или нарушение требований по обеспечению транспортной безопасности лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица?

10. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ЗАЩИЩЕННОСТИ

ОБЪЕКТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИЛИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Постановлением Правительства РФ от 22.04.2009 г. № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства РФ по вопросам транспортной безопасности», «Вопросы Федерального дорожного агентства» (постановление Правительства РФ от 06.12.2004 г. № 173) дополнены функцией о реализации комплекса мер, направленных на обеспечение защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Правительственное решение отражено в положении о ФДА, определяя полномочиями структуры в установленной сфере деятельности, наряду с прочими:

- аккредитацию специализированных организаций в области ОТБ;
- категорирование ОТИ и ТС;
- ведение реестра ОТИ и ТС, включая категорированные ОТИ и ТС;
- аккредитацию юридических лиц в качестве ПТБ;
- аттестацию сил ОТБ;
- аккредитацию аттестующих организаций;

Оценка состояния защищенности ОТИ и ТС от угроз совершения АНВ в России.

Актуальность вопросов, связанных с ОТБ в Российской Федерации крайне высока в сравнении со странами ЕС, статистически, скомпенсировать остроту проблематики не в состоянии даже тот факт, что одна из норм ФЗ «О транспортной безопасности» **не относит** чрезвычайные ситуации на ОТИ и ТС, возникшие в результате природных и техногенных аварий и катастроф к сфере транспортной безопасности.

Распоряжением Правительства РФ от 05.11. 2009 г. № 1653-р определен Перечень работ, связанных с обеспечением защищенности ОТИ и ТС от АНВ, содержащий следующие мероприятия:

- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- аккредитация специализированных организаций в области транспортной безопасности;
- оценка уязвимости ОТИ и ТС;
- категорирование ОТИ и ТС;
- разработка планов ОТБ ОТИ и ТС;
- реализация планов ОТБ ОТИ и ТС;
- осуществление контроля и надзора в области ОТБ;
- формирование и ведение информационных ресурсов ЕГИС ОТБ, в том числе АЦБ ПДП.

Оценка уязвимости и категорирование ОТИ и ТС являются ключевыми в методическом обеспечении защищенности ОТИ и ТС от АНВ.

Категорирование ОТИ и ТС. Принципиально важным аспектом проведения категорирования ОТИ и ТС является обоснование отнесения тех или иных критериев к определенной категории. В соответствии с *приказом Минтранса РФ от 21.02. 2011 г. № 62* установлены следующие критерии:

- число (статистика) совершенных и предотвращенных АНВ на территории РФ, в том числе в отношении категорируемых ОТИ и ТС за последние 12 месяцев до момента категорирования;
- возможное количество погибших или тех, чьему здоровью нанесен вред, чел.;
- возможный материальный ущерб и ущерб окружающей природной среде ОТИ и ТС, млн. руб.

Приказом Минтранса РФ от 8 февраля 2011 г. № 42 к субъектам автомобильного транспорта утверждено более 350 требований, касающихся обеспечения транспортной безопасности. В них учитываются уровни безопасности для всех 23 категорий ОТИ и ТС автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, которые должны быть отражены в планах по обеспечению транспортной безопасности ОТИ утвержденной категории. За неисполнение субъектами АТ и ДХ требований по обеспечению транспортной безопасности в Кодексе об административных правонарушениях предусмотрены значительные штрафы и приостановка деятельности. Уголовный кодекс РФ за неисполнение требований транспортной безопасности, повлекших за собой гибель людей, предполагает в качестве меры ответственности лишение свободы.

В процессе проведения **оценки уязвимости** определяются способы достижения нарушителями наиболее опасных для функционирования ОТИ целей, и на основании экспертных оценок рассчитывается вероятность пресечения несанкционированных действий нарушителей силами ПТБ и/или федеральных органов.

Проведение оценки уязвимости начинается с отнесения оцениваемого объекта к определенному виду и типу ОТИ, т. е., с **типизации объекта**, производится экспертное определение критических элементов объекта ОТИ:

- анализ возможных вариантов и причин полного или частичного прекращения функционирования ОТИ;
- анализ возможных отказов систем, устройств, приборов, оборудования и неисправностей на ОТИ, связанных с техническим и технологическим процессами на аналогичных объектах в прошлом, а также вызванные ими последствия;
- определение режима работы ОТИ с указанием задействованных систем, персонала и оборудования в разных режимах работы;
- определение систем и их компонентов, неисправность которых может привести к прекращению функционирования ОТИ;
- определение перечня неисправностей систем, которые могут вызвать прекращение функционирования ОТИ;
- определение всех элементов ОТИ, где могут быть инициированы соответствующие неисправности;
- определение критических элементов для свершения АНВ (на основании информации на предыдущих этапах);
- составление перечня критических элементов ОТИ.

Далее — экспертное определение перечня угроз ОТИ, осуществляемое на основании анализа потенциальных угроз, предполагающее такие мероприятия, как:

- определение типов нарушителей, которые могут осуществлять АНВ в отношении ОТИ;
- составление перечня угроз для каждого типа нарушителей;
- объединение угроз, исходящих от всех типов нарушителей и направленных на фиксированный тип объекта, в список — полный перечень угроз;
- проверка полноты перечня угроз группой экспертов, представляющих различные направления борьбы с АНВ;
- определение базовых угроз ОТИ.

Перечень потенциальных угроз, как упоминалось ранее, установлен *приказом Минтранса РФ, ФСБ России, МВД РФ от 5 марта 2010 г. № 52/112/134*.

При формировании первичного перечня угроз для конкретного ОТИ учитывается мнение трех сторон:

- представителей ОТИ, знающих объект, особенности технологического процесса;

- представителей силовых ведомств, осуществляющих борьбу с нарушителями и знающих как текущую оперативную обстановку, так и статистику нарушений на государственном, региональном и местном уровнях;
- экспертов из организаций сферы ОТБ, специализирующихся на проведении оценки уязвимости и располагающих опытом и данными о ранее выявленных угрозах на объектах данного типа.

Проведение оценки уязвимости ОТИ осуществляется в следующем порядке:

- изучение технических и технологических характеристик ОТИ, а также организации функционирования;
- изучение системы принятых на ОТИ мер по защите от актов незаконного вмешательства;
- изучение способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельности ОТИ с использованием совокупности сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, действиях и целях потенциальных нарушителей;
- выработка рекомендаций для СТИ в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему ОТБ ОТИ.

Значительный объем экспертной работы предполагает наличие квалифицированных инженерных кадров у специализированных организаций.

К недостаткам отечественного подхода к оценке состояния защищенности ОТИ и (или) ТС следует отнести тот факт, что процедуры обеспечения защищенности ОТИ и ТС в РФ избыточно «администрируются», чрезвычайно ограничены по срокам, за несоблюдение которых предусмотрены значительные штрафные санкции. При этом не учитываются финансовые возможности СТИ по выполнению мероприятий разработанных Планов ОТБ. «Конструкция» категорирования ОТИ и ТС громоздка, критерии категорирования не оптимальны, (отсутствие, например, показателей устойчивости функционирования ОТИ при АНВ), оценка уязвимости ОТИ и ТС и выявление их критических элементов осуществляется **только экспертным путем**, без учета рисков последствий нарушений функционирования ОТИ и ТС. Оценка эффективности отдельных мероприятий по снижению рисков и затрат на их реализацию не производится.

Оценка состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры в странах ЕС. Директива ЕС 2008/114 «Об обнаружении и освидетельствовании объектов европейской критической инфраструктуры (ЕКИ) и оценке необходимости улучшения их защиты».

Европейская критическая инфраструктура — это объект, система или ее часть, которая имеет существенное значение для поддержания общественно полезных функций, здоровья, безопасности, экономического и социального благополучия населения и не будет приводить к нарушению или разрушению их функционирования.

Директива ЕС 2008/114 является законодательной основой деятельности по обеспечению защищенности объектов транспортной инфраструктуры (и объектов энергетики) в странах ЕС. *Автотранспортные средства в ЕС не относятся к объектам, требующим специальных мер защиты от АНВ, природных и техногенных катастроф.*

Основное принципиальное отличие алгоритмов обеспечения защищенности объектов транспорта в странах ЕС от российских состоит в том, что в ЕС за основу анализа опасностей, категорирования объектов и реализации мер защиты принята *методология риск-менеджмента*.

Разработка в ЕС методов оценки критичности объектов ЕКИ, методологии риск-менеджмента для ОТИ в настоящее время осуществляется например, в рамках проекта: SECMAN

(Security Risk Management Processes for Road Infrastructures – управление рисками при обеспечении требований к безопасности объектов дорожной инфраструктуры), с 2012 г.

Согласно Директиве ЕС 2008/114, значения показателей защищенности ОТИ оцениваются с помощью соответствующих критериев для объектов транспорта (дорожный, железнодорожный, воздушный, речной, морской и порты) в зависимости от вида инфраструктурного объекта. Выбор объектов критической инфраструктуры проводился каждой страной-участницей с 2008 г. и был завершен в 2011 г. Каждое государство в зависимости от различных факторов, самостоятельно определяло количество объектов ЕКИ и делало предварительную оценку их «критичности». Была согласована последовательность действий государств по выявлению ЕКИ, а также показатели, характеризующие эти объекты:

- каждое государство самостоятельно выбирает критерии оценки критичности объектов инфраструктуры для различных видов транспорта;
- каждое государство по выбранным критериям разрабатывает методику оценки и устанавливает «потенциал критичности» объекта (для инфраструктуры, имеющей существенное значение, должно учитываться наличие альтернатив и длительность выбытия из эксплуатации);
- каждое государство для потенциальных объектов ЕКИ применяет два предыдущих этапа к их отдельным элементам (частям) и устанавливает степень их критичности, (наличие альтернатив и длительность выбытия из эксплуатации);
- каждое государство распространяет секторальные критерии на остальные потенциальные объекты ЕКИ; при этом учитывается тяжесть последствий, а для особо важных объектов — наличие альтернатив и длительность выбытия из эксплуатации.

План обеспечения безопасности объекта ЕКИ разрабатывается на основании анализа и оценки рисков выбранных объектов. Основным критерий - количественная оценка риска возникновения разных видов опасностей при развитии различных сценариев ЧС (подрыв, захват, ДТП, техногенной аварии). Этот показатель вычисляется как произведение вероятности наступления события на величину возможного вреда здоровью, окружающей среде, имуществу. Моделируется характер разрушений (потери живучести), и на основании анализа «затраты — выгода» обосновываются меры защиты, направленные на снижение риска на объектах ЕКИ *до допустимого уровня*.

Уровень допустимого риска каждое государство устанавливает самостоятельно.

Слабым звеном представляется ситуация, в которой в рамках Европейского Союза отсутствует единый унифицированный подход к транспортной безопасности ОТИ стран с различным уровнем экономического развития - в условиях существенной конкуренции, критичными оказываются затраты на реализацию мероприятий плана обеспечения безопасности, являющиеся компонентой, формирующей себестоимость конечной продукции (услуги). При «государственной» автономности (но в рамках ЕС) критериев оценки критичности объектов инфраструктуры, и соответственно, методик оценки «потенциала критичности» объекта, в финансово невыгодной ситуации оказывается наиболее качественно защищенный ОТИ.

Тема 10. Контрольные вопросы:

1. К полномочиям какой структуры ФОИВ следует отнести реализацию комплекса мер, направленных на обеспечение защищенности ОТИ и ТС от АНВ?
2. Перечислите участников формирования первичного перечня угроз для конкретного ОТИ, обоснуйте Вашу позицию.
3. В каком порядке осуществляется проведение оценки уязвимости ОТИ или ТС?
4. Каким методом оценивается степень защищенности ОТИ и ТС от АНВ в России?
5. Какие технологии используются при анализе опасностей, категорировании объектов и реализации мер защиты ОТИ в странах ЕС?
6. Дайте определение термину «уровень допустимого риска»
7. Перечислите критерии категорирования ОТИ и ТС.
8. Что такое «европейская критическая инфраструктура» и какое место в ней занимают автотранспортные средства?
9. Опишите методологию, лежащую в основе анализа опасностей, категорирования объектов и реализации мер защиты объектов европейской критической инфраструктуры.

ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

акт незаконного вмешательства - противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу.

аттестация сил обеспечения транспортной безопасности - установление соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности в целях принятия субъектом транспортной инфраструктуры решения о допуске (невозможности допуска) сил обеспечения транспортной безопасности к выполнению работы, непосредственно связанной с обеспечением транспортной безопасности, либо об отстранении от выполнения такой работы;

аттестующие организации - юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений, предусмотренных [пунктами 1 - 7 части 1 статьи 10](#) настоящего Федерального закона, а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности;

безопасность населения на транспорте – состояние защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от ЧС природного и техногенного характера.

единая государственная система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС) – объединение органов управления, сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления и организаций, в полномочия которых входит решение вопросов по защите населения и территорий (акваторий) от чрезвычайных ситуаций.

живучесть — обеспечение стойкости ОТИ к прогрессирующему (лавинообразному) обрушению в результате аварий или ЧС.

защищенность в чрезвычайной ситуации – состояние, при котором предотвращают, преодолевают или предельно снижают негативные последствия возникновения потенциальных опасностей в ЧС для населения, объектов народного хозяйства и окружающей природной среды.

зона свободного доступа – территория объекта транспортной инфраструктуры, доступ в которую физических лиц, пронос (провоз) материальных объектов не ограничивается.

зона транспортной безопасности - объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, его часть, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц (транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных;

соблюдение транспортной безопасности - выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации;

источник природной чрезвычайной ситуации – опасное природное явление или процесс, в результате которого на определенной территории или акватории произошла, или может возникнуть чрезвычайная ситуация.

источник техногенной чрезвычайной ситуации – опасное техногенное происшествие, в результате которого на объекте, определенной территории или акватории произошла техногенная чрезвычайная ситуация. К опасным техногенным происшествиям относят аварии на промышленных объектах или на транспорте, пожары, взрывы или высвобождение различных видов энергии.

категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств - отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;

критический элемент объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства – строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ, акт незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению их функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций.

компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности - федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности;

ликвидация чрезвычайной ситуации – аварийно-спасательные и другие неотложные работы, проводимые при возникновении ЧС и направленные на спасение жизни и сохранение здоровья людей, снижение размеров ущерба окружающей природной среде и материальных потерь, а также на локализацию зон ЧС, прекращение действия характерных для них опасных факторов.

модель нарушителя – совокупность сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности и тактике действий потенциальных нарушителей, их мотивации и преследуемых целях при совершении АНВ в деятельность ОТИ и/или ТС.

нарушитель – лицо (группа лиц), совершившее или пытающееся совершить акт незаконного вмешательства, в том числе с использованием транспортного средства.

обеспечение транспортной безопасности - реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства;

объекты транспортной инфраструктуры (извл.) - технологический комплекс, включающий в себя:

- а) *автомобильные вокзалы и станции;*
- в) *тоннели, эстакады, мосты;*
- ж) *объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;*
- з) *участки автомобильных дорог, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством Российской Федерации;*

органы аттестации - компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, их территориальные подразделения, а также организации, находящиеся в ведении компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченные ими на аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности;

оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств - определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства;

перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю);

персонал – совокупность работников всех юридических лиц, а также физические лица, осуществляющие деятельность на территории объекта транспортной инфраструктуры.

предотвращение чрезвычайной ситуации – комплекс правовых, организационных, экономических, инженерно-технических, эколого-защитных, санитарно-гигиенических, санитарно-эпидемиологических и специальных мероприятий, направленных на организацию наблюдения и контроля за состоянием окружающей среды и потенциально опасных объектов; организацию прогнозирования и профилактики возникновения источников чрезвычайной ситуации, а также на подготовку к ним.

предупреждение чрезвычайной ситуации – комплекс мероприятий, проводимых заблаговременно и направленных на максимально возможное уменьшение риска возникновения чрезвычайных ситуаций, а также на сохранение здоровья людей, снижение размеров ущерба окружающей природной среде и материальных потерь в случае их возникновения.

природная чрезвычайная ситуация – обстановка на определенной территории или акватории, сложившаяся в результате возникновения источника природной чрезвычайной ситуации, который может повлечь или повлек за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью и (или) окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

подразделения транспортной безопасности - осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные

силы обеспечения транспортной безопасности - лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры,

транспортном средстве, включая персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств;

грузы повышенной опасности - опасные грузы, отнесенные Правительством Российской Федерации к грузам, представляющим повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей среды;

специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности - юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

субъекты транспортной инфраструктуры - юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании;

террористический акт – совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях воздействия на принятие решения органами власти или международными организациями, а также угроза совершения этих действий в тех же целях.

техногенная чрезвычайная ситуация – состояние, при котором в результате возникновения источника техногенной чрезвычайной ситуации на объекте, определенной территории нарушаются нормальные условия жизни и деятельности людей, возникает угроза их жизни и здоровью, наносится ущерб имуществу населения, народному хозяйству и окружающей природной среде.

технологический сектор зоны транспортной безопасности – участки зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, допуск в которые ограничен для пассажиров и осуществляется для физических лиц и материальных объектов по пропускам установленных видов в соответствии с номенклатурами (перечнями) должностей, предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.

транспортная безопасность - состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

транспортные средства (извл.) - устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя:

- *транспортные средства автомобильного транспорта*, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;
- *транспортные средства городского наземного электрического транспорта*;

транспортный комплекс - объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства;

уровень безопасности - степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства.

чрезвычайная ситуация – обстановка на определенной территории или акватории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

ОСНОВНЫЕ СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ПОСОБИИ

АНВ	- Акт незаконного вмешательства
АИС	- Автоматическая идентификационная система
АТ	- Автомобильный транспорт
АЦБ ПДП	- Автоматизированная централизованная база персональных данных о пассажирах
ВВ	- Взрывчатое вещество
ВУ	- Взрывное устройство
ГБР	- Группа быстрого реагирования
ГНЭТ	- Городской наземный электрический транспорт
ДОТ	Дистанционные образовательные технологии
ДХ	- Дорожное хозяйство
ЕКИ	- Европейская критическая инфраструктура
ЕГИС ОТБ	- Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности
ИТС ОТБ	- Инженерно-технические средства обеспечения транспортной безопасности
КПП	- Контрольно-пропускной пункт
КЭ	- Критический элемент
ОТБ	- Обеспечение транспортной безопасности
ОТИ	- Объект транспортной инфраструктуры
ОУ	- Оценка уязвимости
План ОТБ	- План обеспечения транспортной безопасности
ПТБ	Подразделения транспортной безопасности
ПУ ОТБ	- Пост управления обеспечением транспортной безопасности
СТБ	Служба транспортной безопасности
СКУД	- Система контроля и управления доступом
СОТБ	Силы обеспечения транспортной безопасности
СОС	- Система охранной сигнализации
СОТ	- Система охранного телевидения
ССОИ	- Система сбора и обработки информации
СТИ	- Субъект транспортной инфраструктуры
ТБ	- Транспортная безопасность
ТС	- Транспортное средство
ТС ОТБ	Технические средства обеспечения транспортной безопасности
ФОИВ	- Федеральные органы исполнительной власти
ЦПУ	- Центральный пункт управления

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ

- Указ Президента РФ от 06.03.1997 г. № 188 «Об утверждении перечня сведений конфиденциального характера».
- Указ Президента РФ от 15.02.2006 г. № 116 «О мерах по противодействию терроризму».
- Указ Президента РФ от 12.05.2009 г. № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года».
- Указ Президента РФ от 31.03.2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».
- Федеральный закон от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне», в ред. ФЗ от 08.03.2015 № 23-ФЗ.
- Федеральный закон от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ «Уголовный кодекс РФ»
- Федеральный закон от 15.11.1997 г. № 143-ФЗ «Об актах гражданского состояния»;
- Федеральный закон от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс РФ об административных правонарушениях»
- Федеральный закон от 29.07.2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне».
- Федеральный закон от 20.08.2004 г. № 119-ФЗ «О государственной защите потерпевших, свидетелей и иных участников уголовного судопроизводства».
- Федеральный закон от 06.03.2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму».
- Федеральный закон от 27.07.2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», в ред. от 13 июля 2015 г. № 264-ФЗ
- Федеральный закон от 27.07.2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных».
- Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
- Федеральный закон от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».
- Постановление Правительства РФ от 03.11.1994 г. № 1233 «Об утверждении положения о порядке обращения со служебной информацией ограниченного распространения в федеральных органах исполнительной власти».
- Постановление Правительства РФ от 23.07.2004 г. № 374 «Об утверждении Положения о Федеральном дорожном агентстве».
- Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта РФ».
- Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта».
- Постановление Правительства РФ от 01.11.2012 г. № 1119 «Об утверждении требований к защите персональных данных при их обработке в информационных системах персональных данных».
- Постановление Правительства РФ от 04.05.2008 г. № 333 «О компетенции федеральных органов исполнительной власти, руководство деятельностью которых осуществляет Правительство РФ, в области противодействия терроризму».
- Постановление Правительства РФ от 10.12.2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)».
- Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».
- Постановление Правительства РФ от 31.03.2009 г. № 289 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
- Постановление Правительства РФ от 22.04.2009 г. № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства РФ по вопросам транспортной безопасности».
- Постановление Правительства РФ от 26 мая 2011 г. № 418 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства РФ».
- Постановление Правительства РФ от 04.10.2013 г. № 880 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности»
- Постановление Правительства РФ от 17.07.2014 г. № 671 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».
- Постановление Правительства РФ от 30.07.2014 г. № 725 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу».

- Постановление Правительства РФ от 23.08.2014 № 851 «О внесении изменений в постановление Правительства РФ от 04.10.2013 г. № 880».
- Постановление Правительства РФ от 15.11.2014 г. № 1208 «Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта».
- Постановление Правительства РФ от 26.02.2015 г. № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности».
- Распоряжение Правительства РФ от 27.08.2005 г. № 1314-р «Концепция федеральной системы мониторинга критически важных объектов и (или) потенциально опасных объектов инфраструктуры Российской Федерации и опасных грузов».
- Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации».
- Распоряжение Правительства РФ от 05.11.2009 г. № 1653-р «Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности».
- Распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 г. № 1285 «Об утверждении комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте».
- Приказ ФСТЭК России от 11.02.2013 г. № 17 «Об утверждении Требований о защите информации, не составляющей государственную тайну, содержащейся в государственных информационных системах».
- Приказ Минэкономразвития России от 30.04.2009 г. № 141 «О реализации положений Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».
- Приказ Минтранса России от 29.01.2010 г. № 22 «О порядке ведения Реестра категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
- Приказ Минтранса России от 05.02.2010 года № 27 «О порядке ведения Реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
- Приказ Минтранса России от 11.02.2010 г. № 34 «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
- Приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 05.03.2010 г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
- Приказ Минтранса России от 12.04.2010 г. № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
- Приказ Минтранса России от 06.09.2010 г. № 194 «О порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».
- Приказ Минтранса России от 01.11.2010 г. № 234 «Об утверждении Требований к оборудованию автовокзалов».
- Приказ Минтранса России от 15.11.2010 г. № 248 «Об утверждении отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».
- Приказ Минтранса России от 08.02.2011 г. № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».
- Приказ Минтранса России от 16.02.2011 г. № 56 «О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».
- Приказ Минтранса России от 21.02.2011 г. № 62 «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области транспортной безопасности» в ред. приказа Минтранса России от 24.04.2012 г. № 105.
- Приказ Минтранса России от 05.08.2011 г. № 209 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта».
- Приказ МВД РФ от 07.11.2011 № 1121 «Об утверждении административного регламента МВД РФ по предоставлению государственной услуги по выдаче справок о наличии (отсутствии) судимости и (или) факта уголовного преследования либо о прекращении уголовного преследования».
- Приказ Минтранса России от 09.07.2012 г. № 209 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по аккредитации

- юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности».
- Приказ Минтранса России от 19.07.2012 г. № 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных».
- Приказы ФСТ России от 20.08.2012 г. № 562-а; от 17.07.2012 г. № 481-а; от 30 мая 2012 г. № 361-а и др. «Об установлении тарифов на услуги по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
- Приказ Минтранса России от 07.05.2013 г. № 178 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности».
- Приказ Минтранса России от 23.07.2014 г. № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта».
- Приказ Минтранса России от 31.07. 2014 г. № 212 «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности».
- Приказ Минтранса России от 21.08.2014 г. № 231 «Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта».
- Приказ Минтранса России от 08.09.2014 № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности».
- Приказ Минтранса России от 01.04.2015 № 145 «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним».
- Приказ Минтранса России от 14.10.2015 г. № 306 «Об утверждении Перечня отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных».
- Распоряжение Минтранса России от 10.06.2005 г. № ИЛ-62-р «О мерах по обеспечению защищенности опасных и критически важных для национальной безопасности объектов транспортного комплекса России от террористических проявлений и угроз техногенного характера».
- ОДМ 218.4.009-2011 «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта».
- ОДМ 218.4.007-2011 «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства».
- ОДМ 218.6.007-2012 «Методические рекомендации по выбору и применению технических средств обеспечения транспортной безопасности автобусов городского, пригородного, междугородного и международного сообщения, легковых автомобилей, перевозящих пассажиров, грузовых автомобилей, трамваев и троллейбусов».
- ОДМ 218.6.012-2013 «Методические рекомендации по проведению категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта».

ЛИТЕРАТУРА

- Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности России, 2006. – 62 с.
- Единая межведомственная методика оценки ущерба от чрезвычайных ситуаций техногенного, природного и террористического характера, а также классификации и учета чрезвычайных ситуаций, ФГУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2004.
- Методические рекомендации по составлению раздела «Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны. Мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций» проектов строительства предприятий, зданий и сооружений (на примере проектов строительства автозаправочных станций), МДС 11-16.2002.
- ОДМ 218.4.009-2011 «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта».
- ОДМ 218.4.007-2011 «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства».
- ОДМ 218.6.007-2012 «Методические рекомендации по выбору и применению технических средств обеспечения транспортной безопасности автобусов городского, пригородного, междугородного и международного сообщения, легковых автомобилей, перевозящих пассажиров, грузовых автомобилей, трамваев и троллейбусов».
- ОДМ 218.6.012-2013 «Методические рекомендации по проведению категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта».
- Вакарев А.А., Методические подходы к определению экономического ущерба от чрезвычайных ситуаций для региональной экономики, Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 3, Экономика и экология. 2011. №1(18).
- Акимов, В.А. Владимиров, В.И. Катастрофы и безопасность. МЧС России. Деловой экспресс, 2006.
- Крепышева, Н.В. Методические и организационно-правовые проблемы оценки ущерба от дорожно-транспортных происшествий / Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах. 2012.
- Махутов Н.А. [и др.] Обеспечение защищенности критически важных объектов на основе снижения их уязвимости. Проблемы безопасности и чрезвычайных ситуаций: научный информационный сборник. ВИНТИ, 2009, № 2.
- Трофименко Ю.В., Оценка вреда, наносимого окружающей среде автотранспортным комплексом региона, Вестник МАДИ. 2009. Вып. 2 (17).
- Турыгин, В.И. Соблюдение законодательства в части организации охраны, противопожарного, аварийно-спасательного обеспечения на транспорте. Аттестация аварийно-спасательных и поисково-спасательных формирований, Транспортная безопасность и технологии. – 2012. – №3(30).
- А. Корниенко, «Нормативное правовое регулирование в сфере транспортной безопасности: состояние и перспективы», «Транспортная стратегия XXI век», № 27, 2014 г.
- Трофименко Ю.В., «Методические подходы к обеспечению транспортной безопасности в России и странах Европейского Союза», Транспорт Российской Федерации № 6 (37), 2011.
- Ю.В. Трофименко, Т.Ю. Григорьева, Г.И. Евгеньев, С.Б. Иванов; под ред. Ю.В. Трофименко, Обеспечение защищенности автомобильных мостов от актов незаконного вмешательства: учеб. Пособие. МАДИ, 2014.
- COUNCIL DIRECTIVE 2008/114/EC of 8 December 2008 on the identification and designation of European critical infrastructures and the assessment of the need to improve their protection // Official Journal of the European Union, 03.12.2008.*
- Stolz A., Fischer K., Riedl W., Mayrhofer C. Dynamic Response of Bridge Components under Explosive Effects // FRAUNHOFER Institute for High Speed Dynamics. — Ernst Mach Institut. — EMI, 2010.*