

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

a)



ВВЕДЕНИЕ

Профессиональными целями учебной дисциплины «Транспортная безопасность» являются раскрытие сущности и значения транспортной безопасности и антитеррористической деятельности, их места в системе национальной безопасности, определение теоретических, концептуальных, методологических и организационных основ обеспечения транспортной безопасности, классификация и характеристика составляющих транспортной безопасности и антитеррористической деятельности, установление взаимосвязи и логической организации входящих в них компонентов.

К основным профессиональным задачам учебной дисциплины «Транспортная безопасность» относятся:

– раскрытие понятийного аппарата в области транспортной безопасности и антитеррористической деятельности;

– раскрытие базовых содержательных положений в области транспортной безопасности и антитеррористической деятельности;

– определения степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортного средства от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

– определение целей, значения и принципов защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортного средства от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства;

– установление факторов, влияющих на состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортного средства;

– изучение и уяснение методов определения уязвимостей объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

– установление и раскрытие структуры угроз объектам транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

– определение методов, средств и мероприятий по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортного средства от актов незаконного вмешательства.

В результате освоения учебной дисциплины «Транспортная безопасность» студент должен:

Знать:

– требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств водного транспорта;

– методы, инженерно-технические средства и системы обеспечения транспортной безопасности, используемые на объектах транспортной инфраструктуры водного транспорта;

–порядок разработки и реализации планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств водного транспорта;

–правовые и организационные основы системы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации;

–структуру и содержание Федерального закона от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ«О транспортной безопасности», включая подзаконные акты, изданные в его развитие, и другие руководящие документы по обеспечению транспортной безопасности;

– общие сведения об объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах водного транспорта, принципы функционирования и особенности эксплуатации;

–требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

–порядок организации взаимодействия с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно правовому регулированию в сфере внутренних дел;

–классификацию видов угроз (проявлений терроризма) в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на водном транспорте;

–модели нарушителя объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств водного транспорта;

–понятие и параметры категорирования и уязвимости СТИ и ТС;

–планирование работ по транспортной безопасности на водном транспорте;

–силы и средства, привлекаемые для обеспечения транспортной безопасности, недопущения (предотвращения) актов незаконного вмешательства в работу водного транспорта;

–организацию взаимодействия по обеспечению транспортной безопасности на водном транспорте.

Уметь:

–определять потенциальные угрозы и действия, влияющие на защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств водного транспорта, и обеспечивать выполнение мероприятий по транспортной безопасности на этих объектах в зависимости от её различных уровней;

–анализировать оперативную обстановку, прогнозировать возможность применения террористами конкретных методов, сил и средств террористической деятельности;

–организовывать и контролировать систему мер безопасности объектов от актов незаконного вмешательства в работу водного транспорта;

–определять направления и виды защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств с учетом характера угроз;

–организовывать и проводить обучение работников водного транспорта приемам и методам противодействия терроризму;

–проводить оценку уязвимости и последствий акта незаконного вмешательства в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств водного транспорта;

–осуществлять расчет эффективности средств физической защиты на объектах транспортной инфраструктуры;

– соблюдать требования обращения с информацией ограниченного доступа, относящейся к вопросам обеспечения транспортной безопасности.

1. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1.1 Актуальные проблемы транспортной безопасности. Основные понятия и определения.

Российская Федерация занимает лидирующее место в мире по площади морских пространств. Протяженность морского побережья страны составляет 38,8 тыс. км, что более чем в два с половиной раза превышает ее сухопутную границу. По морским каналам Россия может иметь связь со 126 странами, в то же время по суше она граничит только с 13 государствами

Около 60% внешнеторгового грузооборота России сегодня осуществляется с участием морского транспорта. Кроме этого, согласно Транспортной стратегии страны на период до 2030 года, планируется увеличить долю флота под Государственным флагом Российской Федерации в мировом морском флоте и значительно увеличить экспорт транспортных услуг.

По диапазону и уровню возможных угроз транспортная инфраструктура относится к числу наиболее критических из объектов, **что обусловлено:**

- возрастанием транспортных перевозок опасных грузов (ядерного оружия, нефти, химически опасных веществ, радиационных материалов, отходов атомной промышленности к месту захоронения);

- высокой степенью изношенности и аварийности объектов транспортного комплекса;

- возрастанием интенсивности движения транспорта по мере развития экономики страны, освоения новых территорий, налаживания работы международных транспортных коридоров;

- ростом дорожно-транспортной аварийности, являющейся одной из серьезнейших социально-экономических проблем, ущерб от которой, по экспертным оценкам, составляет от 4 -5% валового национального продукта, а число погибших и раненных достигает 1,5 млн. человек;

- фактом совершенствования методов и способов противоправной деятельности преступных формирований, в первую очередь террористических организаций, по отношению к транспортному комплексу, усилением опасной тенденции к объединению и координации их деятельности на общенациональном и на межгосударственном уровнях.

В течение последнего десятилетия количество разбойных нападений на коммерческие суда утроилось. Только в 2000 году оно выросло на 40% по сравнению с 1999 годом. Две

трети таких атак приходится на Азиатско-Тихоокеанский регион, то есть на ту же акваторию, где оперируют морские террористы.

Вышеизложенное свидетельствует – задача организации эффективного противодействия морскому терроризму, так же как и его проявлениям в других стихиях, уже вышла за рамки национальных и даже региональных проблем и стала объектом острой потребности всего цивилизованного мира.

По мнению наиболее осведомленных экспертов, в ближайшем будущем международный терроризм может сосредоточить свое внимание на третьей природной стихии – водной и перейти к масштабным операциям против целей, характерных для нее: грузовых, пассажирских и военных кораблей, портов и судостроительных верфей.

Между тем действующая в стране государственная система мер по обеспечению безопасности на транспортных объектах, применяемые методы, приемы и средства защиты граждан и среды обитания в случаях чрезвычайных происшествий на транспорте не в полной мере адекватны существующим и потенциальным угрозам.

<p style="text-align: center;">Источники угроз транспортной безопасности Российской Федерации идентифицируются как «внешние» и «внутренние».</p>

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.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 14.06.2012 № 851 "О порядке установления уровней террористической опасности, предусматривающих принятие дополнительных мер по обеспечению безопасности личности, общества и государства" в целях своевременного информирования населения о возникновении угрозы террористического акта и организации деятельности по противодействию его совершению могут устанавливаться следующие уровни террористической опасности на отдельных участках территории Российской Федерации (объектах):

Уровень террористической опасности повышенный («синий»)	при наличии требующей подтверждения информации о реальной возможности совершения террористического акта
Уровень террористической опасности высокий («желтый»)	при наличии подтвержденной информации о реальной возможности совершения террористического акта
Уровень террористической опасности критический («красный»)	при наличии информации о совершенном террористическом акте либо о совершении действий, создающих непосредственную угрозу террористического акта.

Уровень террористической опасности может устанавливаться **на срок не более 15** суток.

Решение об установлении, изменении или отмене уровня террористической опасности, а также информация о сроках, на которые устанавливается уровень террористической опасности, и о границах участка территории Российской Федерации (об объекте), в пределах которого (на котором) он устанавливается, подлежат незамедлительному обнародованию через средства массовой информации.

Угрозы транспортной безопасности в экономической сфере:

— недостаточная эффективность системы государственного регулирования отношений в сфере транспорта, наличие структурных диспропорций, препятствий установлению рыночных отношений;

— 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.

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.).

Основными способами противодействия угрозам являются:

➤ 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.

1.2 Терроризм на транспорте. Основные источники правового регулирования обеспечения транспортной безопасности.

Анализ современной динамики и тенденций международного терроризма в целом, его многочисленных специфических аспектов позволяет выделить следующие категории существующего контура угроз применительно к морскому транспорту:

- ✓ захват или угон морского судна или осуществление контроля над ним силой или угрозой силы или путем любой другой формы запугивания;
- ✓ совершение акта насилия против любого лица на борту морского судна (территории порта), если этот акт может угрожать безопасности плавания данного судна (безопасности порта);
 - ✓ разрушение морского судна или нанесение ему или его грузу повреждений, которые могут угрожать безопасному плаванию данного судна или безопасности порта;
 - ✓ размещение или совершение действий с целью размещения на борту морского судна (в том числе находящегося на территории порта) каким бы то ни было способом устройств, которые могут разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждения, которые угрожают или могут угрожать безопасному плаванию данного судна или безопасности порта;
 - ✓ использование кораблей и судов субъектами международного терроризма в качестве косвенного (непрямого) объекта террористической деятельности;
 - ✓ использование морского транспорта фигурантами транснациональной организованной преступности в качестве средства реализации незаконной деятельности;
 - ✓ разрушение морского навигационного оборудования, либо нанесение ему серьезного повреждения, либо создание серьезных помех его эксплуатации, если любой такой акт может угрожать безопасности плавания судов;
 - ✓ разрушение портового сооружения или нанесение ему серьезных повреждений, которые угрожают или могут угрожать безопасности плавания судов или безопасности порта;
 - ✓ сообщение заведомо ложных сведений, которые могут создать угрозу безопасности плавания судов или безопасности порта.

Субъекты международного терроризма активно используют морской транспорт по его прямому назначению. Морской транспорт является наиболее удобным средством для скрытного транзитного перемещения (по легализованным или поддельным документам) на значительное расстояние. Не исключается также перевозка морскими судами оперативной документации, пропагандистских материалов, оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных и отравляющих веществ.

Другим аспектом является использование морских судов в качестве транспортного средства для доставки террористов и заложников в определенную географическую точку уже после теракта, совершенного вне сферы морского транспорта.

Морской транспорт объективно является сферой интересов фигурантов криминальной деятельности, задействованных на таких направлениях, как нелегальная миграция;

незаконный оборот наркотических веществ; незаконный денежный трансферт; контрабанда оружия, боеприпасов, культурных ценностей и произведений искусства и т.д.

Невозможно игнорировать тот факт, что существенная часть операций и перемещений субъектов организованной преступности регулярными рейсами пассажирских судов осуществляется под прикрытием обычных пассажирского и грузового потоков.

Кроме террористических актов, осуществляемых на море международными террористическими организациями и преследующих в основном политические цели, и пиратства возможны также аналогичные акты, планируемые и проводимые конкурентами против судов крупных судоходных компаний и указанных выше объектов с чисто экономическими целями, направленными на устранение конкурентов с рынка соответствующих услуг.

Основные источники правового регулирования обеспечения транспортной безопасности:

1. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74).

2. Международный Кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС).

3. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), с поправками.

4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

5. Федеральный закон Российской Федерации от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», с поправками.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 года № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта».

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 года № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)».

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 31 марта 2009 года № 289 «Об утверждении правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

9. Постановление Правительства РФ от 24 ноября 2015 года № 1257 «Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу».

10. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 05 ноября 2009 года № 1653-р «Об утверждении Перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности».

11. Распоряжение Минтранса России от 10 июня 2005 года № 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».

12. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июля 2015 года № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности».

13. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 сентября 2014 г. № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности».

14. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 5 февраля 2010 года № 27 «О Порядке ведения Реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

15. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы безопасности России, Министерства внутренних дел Российской Федерации от 5 марта 2010 года № 52/112/134 «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

16. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11 февраля 2010 года № 34 «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

17. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 апреля 2010 года № 87 «Об утверждении порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

18. Приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 года № 56 «О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».

19. Приказ Минтранса России от 6 сентября 2010 года № 194 «О порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».

20. Приказ Минтранса России от 21 августа 2014 года № 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».

21. Устав службы на судах морского флота.

22. Федеральный закон от 06.03.2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму».

23. Уголовный кодекс от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ.

24. Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ.

25. Приказ Министерства транспорта России от 08.02.2011 г. № 43 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта».

26. Приказ Министерства транспорта России от 29.01.2010 г. № 22 «О порядке ведения Реестра категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

27. Приказ Министерства транспорта 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».

28. Приказ Министерства транспорта России от 15.11.2010 г. № 48 «Об утверждении отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».

1.3 Основы обеспечения транспортной безопасности при выполнении мероприятий по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов.

Во исполнении Указа Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285 принята «Комплексная программа обеспечения населения на транспорте».

Целью Программы является защита жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Приоритетными направлениями Программы являются:

–повышение защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

–гармонизация законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности, а также создания и функционирования комплексной 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 обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности, 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 обеспечения транспортной безопасности в единое защищенное закрытое информационное пространство.

Задачами 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 являются:

–формирование и реализация комплекса организационных и технических мероприятий, направленных на повышение защищенности населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

–оснащение объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности с учетом возможности их расширения и создания централизованных распределенных систем.

Задачами формирования индивидуального и общественного сознания, активной жизненной позиции и повышения грамотности населения в области обеспечения транспортной безопасности являются:

–разработка и реализация комплекса мероприятий по информированию населения в вопросах обеспечения транспортной безопасности;

–формирование и реализация мероприятий, направленных на повышение уровня грамотности населения в области обеспечения транспортной безопасности;

–реализация комплекса мероприятий, направленных на повышение эффективности и качества информационного влияния на население.

Задачами создания системы профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности, в том числе в части предотвращения и защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте, являются:

–разработка методики и программ профессиональной подготовки и обучения, определение требований, порядка, способов и методов аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности;

–создание сети учебных центров профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности;

–обучение, подготовка и аттестация специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности;

–обучение должностных лиц и специалистов в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте.

Задачами создания системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области обеспечения транспортной безопасности в единое защищенное закрытое информационное пространство, являются:

–разработка и внедрение единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе ее базовой информационно-телекоммуникационной инфраструктуры и автоматизированных централизованных баз данных, в том числе персональных данных о пассажирах;

–разработка и внедрение комплексной системы государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности;

–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.

1.4 Основные угрозы безопасности населения на транспорте, способы противодействия угрозам.

Основными угрозами безопасности населения на транспорте являются:

–угрозы совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности;

–угрозы техногенного и природного характера.

Основными способами противодействия угрозам являются:

–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.

Основными составными элементами комплексной системы являются:

– 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 обеспечения транспортной безопасности, многоуровневое информационное пространство, в том числе взаимосвязанные автоматизированные информационные и аналитические системы, обеспечивающие проведение уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти 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 обеспечения транспортной безопасности;

– 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.

От 22.11.2008г принято Распоряжение Правительства РФ №1734-р «О Транспортной стратегии РФ», разработанное до 2030 года, с общим объемом инвестиций 170 трлн. Руб.

Транспортная стратегия определила цели и приоритеты развития транспорта на долгосрочную перспективу.

Основная цель развития транспортной системы – удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Приоритеты развития транспортной системы:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;

- обеспечение доступности, объёма и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны;

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду
- развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения.

Как мы видим, в числе основных целей транспортной стратегии — повышение уровня безопасности транспортной системы. Помимо важности повышения безопасности движения, полетов и судоходства, безопасность транспортной системы определяет условия повышения общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

Для достижения этих целей за счет целого комплекса мероприятий предполагается достичь такого уровня безопасности транспортной системы нашей страны, который будет соответствовать национальным и международным требованиям.

Основные механизмы реализации Стратегии – федеральные и региональные целевые программы. Состав и структура этих программ должны отвечать главным целевым ориентирам, сформированным целям, задачам и механизмам Стратегии.

Стратегию предполагается реализовать в два этапа.

Первый этап (до 2015 года) – завершение модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования, устранение «узких мест» и переход к её системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям. На этом этапе планируется реализовать ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», включающую пять подпрограмм, сформированных по отраслевому принципу («Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт» и «Гражданская авиация»).

Второй этап (2016 – 2030 годы) – инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям. Основным механизмом реализации Стратегии на этом этапе будут федеральные целевые программы развития транспортной системы на пятилетние периоды.

Данный перечень не является исчерпывающим.

Контрольные вопросы:

ГЛАВА 2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Вопрос терроризма на транспорте давно вышел за пределы границ отдельных государств и превратился в серьёзную общемировую проблему. Специфика транспортного комплекса в плане уязвимости от террористических проявлений заключается в его большой протяженности, наличием 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 актов незаконного вмешательства в деятельность именно данных комплексов транспорта возрастает.

Принятый в феврале 2007 г. федеральный закон «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ предусматривает создание системы обеспечения транспортной безопасности на основе определенного на государственном уровне единого подхода к оценке угроз, планированию и реализации мероприятий по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

❖ **Целями обеспечения транспортной безопасности являются** устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

- 1) нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- 2) определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- 3) оценка уязвимости ОТИ и ТС;
- 4) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- 5) разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- 6) разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- 7) подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;
- 8) осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;
- 9) информационное материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;

10) сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» также определяет и разграничение полномочий федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения транспортной безопасности



Рис. . Разграничение полномочий в области реализации ФЗ «О транспортной безопасности»

Транспортная безопасность призвана обеспечить

1. безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда;
2. безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа;

3. безопасность функционирования и эксплуатации объектов и средств транспорта;

4. экономическую и внешнеэкономическую безопасность;

5. экологическую безопасность;

6. информационную безопасность;

7. пожарную безопасность;

8. санитарную безопасность;

9. химическую, бактериологическую, ядерную, радиационную безопасность;

10. мобилизационную готовность отраслей транспортного комплекса.

Основными принципами обеспечения транспортной безопасности являются:

- ❖ 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.

В целях настоящего Федерального закона используются следующие понятия:

Акт незаконного вмешательства (АНВ) - 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 наступления таких последствий;

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;

Взаимодействие судно/порт – взаимодействие, которое происходит, когда судно прямым и непосредственным образом затрагивается действиями, связанными с перемещением людей, товаров или предоставлением портовых услуг судну.

Грузы повышенной опасности - опасные грузы, отнесенные Правительством Российской Федерации к грузам, представляющим повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей среды;

Зона транспортной безопасности – объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, его часть, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению безопасности устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц (транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных;

Защищенность транспортных средств – состояние, при котором обеспечиваются условия для предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортных средств.

Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности (ИТС ОТБ) – совокупность инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безопасности, используемых на транспортном средстве в целях защиты от актов незаконного вмешательства.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств - отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;

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;

Критический элемент (КЭ)- строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства, акт незаконного вмешательства в отношении которых приведет к частичному или полному прекращению его функционирования или возникновению чрезвычайных ситуаций.

Международный кодекс по охране судов и портовых средств – Международный кодекс по охране судов и портовых средств, состоящий из части А (положения которой рассматриваются как имеющие обязательную силу) и части В (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятый 12 декабря 2002 года резолюцией 2 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море.

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 АНВ, в том числе с использованием транспортного средства;

Обеспечение транспортной безопасности (ОТБ) - реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства;

Объекты транспортной инфраструктуры (ОТИ) - технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование;

Объекты речного транспорта - речные порты, пассажирские терминалы, причалы и пристани по обслуживанию грузовых и пассажирских судов; внутренние водные пути Российской Федерации в пределах их границ при наличии ОВДТ; суда, предназначенные для

перевозки пассажиров и грузов, плавательные средства, находящиеся на главном судовом ходу; судостроительные и судоремонтные заводы, кроме военных, пункты специализированного отстоя и ремонта грузовых и пассажирских судов; главный судовой ход - водное пространство на внутреннем водном пути, предназначенное для движения судов в период навигации и обозначенное на местности плавучими знаками судовой обстановки (или карте), по отношению к другим судовым ходам, в данном районе он является главным (основным); акватории рек и каналов без учета боковых притоков при наличии ОВДТ; плавучие базы отдыха, дебаркадеры; плавучие знаки судовой обстановки; острова, расположенные в водных акваториях портов, рек и прибрежных вод, на которых отсутствуют городские и сельские поселения» .

Объекты морского транспорта - морские порты, границами территории которых являются границы его территории и акватории; причалы, пристани; гидротехнические сооружения с земельными отводами и средства навигационной обстановки, подведомственные Минтрансу России, в пределах судоходной части морских портов; суда и другие плавательные средства, независимо от портов приписки, находящиеся у причалов и в акватории портов, вокзалов и других гидротехнических сооружений, стоящих на рейдах акватории морских портов; находящиеся на территории портов предприятия, учреждения и организации, а также судоходная часть акватории морских портов; склады, ангары, предназначенные для хранения грузов, помещения для переработки грузов на территории портов, вокзалов, причалов независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности; здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории порта и предназначенные для государственного контроля и надзора в порту; пункты специализированного отстоя и ремонта плавательных средств, судостроительные и судоремонтные заводы, кроме военных; морские терминалы.

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;

Оценка охраны морского судна и портового средства - определение степени защищенности морского судна, акватории морского порта, морского терминала, проведенное в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации в области охраны судов и портовых средств;

Перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки транспортом общего пользования 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);

Перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ТС – место на транспортном средстве, в котором осуществляется погрузка, выгрузка и перевозка грузов и пассажиров.

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 для этой цели в установленном порядке юридические лица;

Пост транспортного средства – места на границах зоны транспортной безопасности транспортного средства или ее части, в которых осуществляется пропуск физических лиц, автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов на транспортное средство во время стоянки транспортного средства у причала и при нахождении транспортного средства на рейде.

Пункт управления обеспечением транспортной безопасности транспортного средства – специально оборудованное помещение (место), из которого осуществляется управление инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности.

Происшествие, связанное с охраной – любое подозрительное действие или обстоятельство, угрожающие обеспечению охраны судна, включая морскую передвижную буровую установку и высокоскоростное судно, или портовому средству, или любому взаимодействию судно-порт, или любой деятельности судно-судно.

Соблюдение транспортной безопасности – выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве, требований установленных Правительством Российской Федерации;

Силы обеспечения транспортной безопасности (СОТБ) – лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры (СТИ), на ОТИ, ТС, включая персонал СТИ или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности на ОТИ и ТС.

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 и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании;

Технические средства обеспечения транспортной безопасности – системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации.

Технологический сектор зоны транспортной безопасности ТС – место на транспортном средстве, которое связано с эксплуатацией транспортного средства и в котором осуществляются операции, не связанные с перевозкой, погрузкой и выгрузкой грузов и пассажиров, за исключением уполномоченных подразделений федеральных органов исполнительной власти.

Транспортная безопасность - состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

Транспортные средства (ТС) - г) суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со [статьей 12.3](#) настоящего Федерального закона;

д) суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом 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;

Транспортный комплекс - объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства;

Уровень безопасности (УБ) - степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства

Для защиты ОТИ и ТС от противоправных действий, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса, государству предстоит разработать и реализовать целый комплекс мер, включающий в себя:

- аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности;
- проведение оценки уязвимости объектов транспорта;
- проведение категорирования ОТИ и ТС;
- ведение реестра категорированных объектов;
- утверждение планов обеспечения транспортной безопасности.

Определены факторы риска, влияющие на уровень безопасности транспортной системы. К основным факторам относятся:

- террористические акты;
- сбои в работе техники;
- **недостаточная профессиональная подготовка персонала;**
- человеческий фактор.

Вполне логично, что для снижения рисков возможных происшествий на видах транспорта предусматривается повышение уровня защищенности транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Для этого рекомендуется оснастить их современными системами видеонаблюдения и другими системами «входного» контроля пассажиров и несанкционированного проникновения человека. Кроме того, необходимо усилить административный режимный подход к организации антитеррористической деятельности с участием правоохранительных органов (МВД, ФСБ и частных охранных структур).

Транспортная стратегия конкретизирует перечень мер и мероприятий, обеспечивающих повышение уровня безопасности транспортной системы, дифференцируя их по видам транспорта.

На морском транспорте

Обеспечение морской безопасности и антитеррористической защищенности достигается путем:

- формирования в Российской Федерации системы морской безопасности, соответствующей международным требованиям ИМО и интегрированной в мировую систему морской безопасности;
- полного оснащения морских портов и портовых средств современными инновационными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны);
- внедрения новых конструктивно-технических решений по морской безопасности на судах, используемых в целях морского судоходства;

- развития системы информационного обеспечения морской безопасности;
- повышения уровня взаимодействия по вопросам морской безопасности между субъектами морской транспортной деятельности и федеральными и региональными органами исполнительной власти;
- обеспечения профессиональной подготовки персонала, непосредственно связанного с обеспечением морской безопасности.

На внутреннем водном транспорте

Для обеспечения транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте необходимо решение следующих задач:

- мониторинг состава и уровня угроз безопасности объектов внутренних водных путей и внутреннего водного транспорта;
- охрана судоходных гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования, их защита от противоправных посягательств, совершенствование комплекса мер антитеррористического характера;
- формирование в Российской Федерации системы обеспечения транспортной безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры, в том числе судоходных гидротехнических сооружений, и транспортных средств, соответствующей требованиям Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- оснащение речных портов, портовых средств и судоходных гидротехнических сооружений современными инновационными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны);
- внедрение новых конструктивно технических решений по транспортной безопасности на судах, используемых в целях судоходства по внутренним водным путям Российской Федерации;
- развитие системы информационного обеспечения объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Подготовка персонала

В целях улучшения качества **персонала** транспортных фирм и повышения его квалификации и ответственности в области транспортной безопасности **необходимо организовать постоянно действующую систему подготовки и переподготовки кадров среднего и высшего звена на базе коммерческих и государственных образовательных структур. Необходимо снизить долю человеческого фактора в общем количестве угроз за счет разработки программ образования и повышения квалификации транспортного персонала.**

Совершенствование законодательно-правовой базы

Законодательно-правовая база должна мотивировать достижение целей и решение задач, поставленных Транспортной стратегией.

Для достижения целей обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС необходимо регламентировать процесс их оснащения или дооснащения современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны), в том числе в рамках технического регулирования и требований по обеспечению транспортной безопасности.

Достижение главных целевых ориентиров Транспортной стратегии предусматривает проведение научных исследований и разработок в области обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС от актов незаконного вмешательства.

Учитывая особую значимость вопросов транспортной безопасности, ФЦП «Развитие транспортной системы России» предусматривает выделение вопросов обеспечения транспортной безопасности в отдельную подпрограмму — Подпрограмма № 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы».

Устойчивое развитие транспорта является гарантией единства экономического пространства России, обеспечения целостности страны, национальной безопасности, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, улучшения условий и уровня жизни населения. И неслучайно повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы является одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации. Решение этой сложной задачи требует не только дополнительных затрат и оснащения современными техническими средствами, но и адекватных, упреждающих изменений в подходах к технологии и организации деятельности по обеспечению транспортной безопасности.

2.1 Основные методики и рекомендации по выявлению потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

Основополагающее значение в вопросах обеспечения транспортной безопасности имеет четкое определение и мониторинг угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В этой связи угрозы разделены на три группы – потенциальные, непосредственные, прямые – которые отличаются по степени вероятности совершения акта незаконного вмешательства.

Постановление Правительства РФ от 10.12.2008 № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)», в соответствии со статьей 7 ФЗ «О транспортной безопасности» Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Установить следующие уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств:

Потенциальные угрозы – как совокупность **вероятных условий и факторов**, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Непосредственные угрозы, включающие в себя совокупность **конкретных условий и факторов**, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Прямые угрозы, содержащие совокупность **конкретных условий и факторов**, создавших опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

2. Установить, что уровень безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств №1 действует постоянно, если не объявлен иной уровень безопасности.

3. Установить, что уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств №2 и 3 объявляются (устанавливаются) и отменяются субъектами транспортной инфраструктуры 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;

- решения Министра внутренних дел Российской Федерации либо Министра транспорта Российской Федерации (уполномоченных ими должностных лиц) об изменении степени угрозы не носящего террористический характер акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

4. Уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств №2 и №3 могут объявляться (устанавливаться) как в отношении 1 объекта, так и в отношении группы (2 и более) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Существуют нормативные правовые документы, определяющие возможные потенциальные угрозы актов незаконного вмешательства на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства железнодорожного транспорта.

Совместным Приказом Министерства транспорта РФ, ФСБ РФ, МВД РФ от 5.03.2010 № 52/112/134 «Об утверждении перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ОТИ и ТС», а также пунктом 2 части 2 статьи 2 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» утвержден перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

2.2 Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

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

1) угроза захвата – возможность захвата объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и/или транспортных средств (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.

Не понимая угроз, систему мер защиты от потенциальных угроз построить невозможно.

ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ ПО КАТЕГОРИРОВАНИЮ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Методика категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта (далее по тексту – Методика) устанавливает общие положения, принципы и методы, на основе которых рекомендуется проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта.

Методика предназначена для использования компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности для определения категории по транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта

Порядок работ по категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств регламентирован:

– Приказом Минтранса России от 21.02.2011 № 62 «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности»;

– Приказом Минтранса России от 29.01.2010 № 22 «О Порядке ведения Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;

– Статьей 6 ФЗ № 16 «О Транспортной безопасности» от 07.02.2007.

3.1 Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

1. Количество категорий и критерии категорирования ОТИ и ТС устанавливаются в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере экономического развития.

2. Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств осуществляется компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.

3. Категорированные объекты включаются в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, ведение которого осуществляют компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Основными задачами категорирования является отнесение компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности каждого объекта транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) и/или транспортного средства (далее – ТС) к одной из категорий.

Устанавливаются не более четырех категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного, воздушного, городского наземного электрического, железнодорожного, морского и речного транспорта, метрополитена и объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства в порядке убывания их значимости – первая, вторая, третья, четвертая.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств осуществляется на основании критериев категорирования по видам транспорта.

По результатам категорирования ОТИ и/или ТС присваивается категория, соответствующая наивысшему количественному показателю любого из критериев категорирования.

В случае изменения наивысшего (наивысших) количественных показателей критериев категорирования меняется значение категории, присвоенной ОТИ или ТС. Компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности информирует субъекта транспортной инфраструктуры 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 объекты транспортной инфраструктуры и/или транспортные средства включаются в реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств, который ведется компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности на электронных и бумажных носителях.

3.2 Порядок установления количества категорий и критериев категорирования ОТИ и ТС

Категорирование ОТИ и ТС проводится с целью отнесения их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения АНВ в деятельность ОТИ и/или ТС и его

возможных последствий. Устанавливается четыре категории ОТИ и ТС в порядке убывания их значимости – первая, вторая, третья, четвертая.

Категорирование осуществляется на основании критериев категорирования. По результатам категорирования ОТИ или ТС присваивается категория, соответствующая наивысшему количественному показателю любого из критериев категорирования.

Критериями категорирования ОТИ и ТС являются:

- возможные последствия совершения АНВ;
- степень угрозы совершения АНВ.

Количественными показателями последствий совершения АНВ являются возможное количество погибших или получивших ущерб здоровью людей, возможные размеры материального ущерба и ущерба окружающей среде.

В зависимости от возможного количества погибших или получивших ущерб здоровью людей ОТИ и ТС присваиваются категории.

За период последних 12 месяцев до момента категорирования, присваиваются следующие категории:

а) применительно к объектам транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта (таблица 2.1):

Таблица 2.1

Значение Категории ОТИ	Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых объектов транспортной инфраструктуры
Первая	Пять и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации.
Вторая	От трех до пяти совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации.
Третья	От одного до трех совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации.
Четвертая	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации.

б) применительно к ТС морского и речного транспорта (таблица 2.2):

Таблица 2.2

Значение Категории ТС	Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых Транспортных средств
Первая	Пять и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или транспортных средств морского и речного транспорта на территории федерального округа Российской Федерации, где находится порт приписки ТС и/или обслуживается (эксплуатируется) ТС, а также на внутренних водных путях, где осуществляется судоходство ТС и/или по маршруту следования (плавания) ТС во внутренних морских водах, территориальном море или прилегающей зоне Российской Федерации.
Вторая	От трех до пяти совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или транспортных средств морского и речного транспорта на территории федерального округа Российской Федерации, где находится порт приписки ТС и/или обслуживается (эксплуатируется) ТС, а также на внутренних водных путях, где осуществляется судоходство ТС и/или по маршруту следования (плавания) ТС во внутренних морских водах, территориальном море или прилегающей зоне Российской Федерации.
Третья	От одного до трех совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или транспортных средств морского и речного транспорта на территории федерального округа Российской Федерации, где находится порт приписки ТС и/или обслуживается (эксплуатируется) ТС, а также на внутренних водных путях, где осуществляется судоходство ТС и/или по маршруту следования (плавания) ТС во внутренних морских водах, территориальном море или прилегающей зоне Российской Федерации.
Четвертая	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или транспортных средств морского и речного транспорта на территории федерального округа Российской Федерации, где находится порт приписки ТС и/или обслуживается (эксплуатируется) ТС, а также на внутренних водных путях, где осуществляется судоходство ТС и/или по маршруту следования (плавания) ТС во внутренних морских водах, территориальном море или прилегающей зоне Российской Федерации.

В зависимости от количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей ОТИ и ТС морского и речного транспорта присваиваются следующие категории (таблица 2.3):

Таблица 2.3

Категория ОТИ и ТС	Первая		Вторая		Третья		Четвертая	
	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС
Возможное количество погибших или получивших вред здоровью(человек)	Более 300	Более 300	От 100 до 300	От 100 до 300	От 25 до 100	От 25 до 100	До 25	До 25

В зависимости от количественных показателей о возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде ОТИ и ТС морского и речного транспорта присваиваются следующие категории (таблица 2.4):

Таблица 2.4

Категория ОТИ и ТС	Первая		Вторая		Третья		Четвертая	
	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС
Возможный размер материального ущерба и ущерба окружающей природной среде (руб).	Более 500 млн.	Более 500 млн.	От 250 до 500 млн.	От 250 до 500 млн.	От 20 до 250 млн.	От 20 до 250 млн.	Менее 20 млн.	Менее 20 млн.

*Информация об изменениях: Приказом Минтранса РФ от 24 апреля 2012г. № 105 приложение изложено в новой редакции.

3.3 Общий порядок определения итоговой категории ОТИ и ТС

Итоговая категория присваивается ОТИ и ТС по результатам оценки уязвимости ОТИ и ТС, которая проводится специализированной организацией в области обеспечения транспортной безопасности в соответствии с публичным договором с субъектом транспортной инфраструктуры. Основания: приказ Минтранса России от 21.02.2011 № 62 «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности».

Приказ МТ РФ от 29.01.2010 № 22 «О порядке ведения реестра категорированных ОТИ и ТС», который определяет порядок ведения Реестра категорированных объектов

транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – Порядок), разработан в соответствии с пунктом 3 статьи 6 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Настоящий Порядок предназначен для ведения федеральными агентствами, подведомственными Министерству транспорта Российской Федерации (далее – компетентные органы), Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – Реестр) в соответствии с пунктом 2 статьи 6 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Компетентные органы включают в Реестр категорированные объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, определенные пунктами 5 и 11 статьи 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Реестр формируется и ведется компетентными органами по видам транспорта и включает в себя следующие сведения о категорированных объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах:

- 1) номер по Реестру (далее – реестровый номер);
- 2) дата внесения в Реестр;
- 3) полное наименование объекта транспортной инфраструктуры или полное наименование транспортного средства;
- 4) собственник, юридический и фактический адрес, наименование, организационно-правовая форма, регистрационный номер и дата внесения в ЕГРЮЛ, адрес местонахождения;
- 5) основания для внесения в Реестр (категория);
- 6) дата присвоения категории и ее номер;
- 7) дата пересмотра присвоенной категории;
- 8) дата исключения из Реестра;
- 9) основания для исключения из Реестра.

Реестр формируется и ведется компетентными органами по видам транспорта на электронных и бумажных носителях. При несоответствии записей на бумажных носителях записям на электронных носителях приоритетное значение имеют сведения, зафиксированные на бумажных носителях. Реестр на электронных носителях ведется непрерывно в форме двух разделов. В раздел 1 вносятся сведения о категорированных объектах транспортной инфраструктуры, в раздел 2 вносятся сведения о категорированных транспортных средствах.

Реестр на бумажных носителях ведется непрерывно в виде книг учета категорированных объектов транспортной инфраструктуры, книг учета категорированных транспортных средств.

При внесении в Реестр каждому категорированному объекту транспортной инфраструктуры или категорированному транспортному средству присваивается реестровый номер.

Реестровый номер состоит из серии и номера. Серия состоит из трех заглавных букв (кириллица), которая определяется (присваивается) компетентным органом по видам транспорта применительно к наименованиям объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, определенным пунктами 5 и 11 статьи 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Не допускается использование тождественных букв и их сочетаний в сериях применительно к различным видам транспорта. Количество арабских цифр в номере устанавливается компетентными органами и не должно превышать семи цифр.

Основанием для включения категорированного объекта транспортной инфраструктуры или категорированного транспортного средства в Реестр, внесения изменений в Реестр, а также исключения данных объектов и транспортных средств из Реестра является решение компетентного органа.

Внесение записи о включении в Реестр категорированного объекта транспортной инфраструктуры или категорированного транспортного средства, изменении Реестра, а также исключении данного объекта или транспортного средства из Реестра должно производиться в 10-дневный срок со дня принятия решения компетентным органом.

Компетентный орган в течение 15 дней с момента внесения в Реестр соответствующей записи направляет субъекту транспортной инфраструктуры и в Ространснадзор уведомление о включении объекта или транспортного средства в Реестр и о присвоенной категории или об его исключении из Реестра.

ГЛАВА 4. ПРОВЕДЕНИЮ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта (далее – оценка уязвимости) осуществляется в соответствии с пунктом 2 и 3 статьи 5 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Оценка уязвимости проводится в целях определения степени защищенности объекта транспортной инфраструктуры (далее - ОТИ) или транспортного средства (далее – ТС) от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность ОТИ/ТС.

Предметом оценки уязвимости является исследование возможных способов (путей) реализации потенциальных угроз совершения акта незаконного вмешательства в отношении ОТИ/ТС.

Порядок проведения оценки уязвимости установлен приказом Минтранса России от 12.04.2010 № 87 «Об утверждении порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Оценка уязвимости проводится организациями, определенными пунктом 2 статьи 5 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее - организации), с учетом настоящих методических рекомендаций. Оценку уязвимости морского судна могут выполнять сами субъекты транспортной инфраструктуры (СТИ) или организации, имеющие одновременно свидетельства специализированной организации (национальные требования) и уполномоченной организации (международные требования).

Свидетельство уполномоченной организации на проведение оценки охраны судов и портовых средств на соответствие международным требованиям выдается согласно приказу Минтранса России от 11.03.2008 № 42. ФБУ «Служба морской безопасности» является одной из уполномоченных организаций.

В ОУ морского судна должны быть отражены сведения, указанные в п. 3 приказа Минтранса России от 12.04.2010 № 87, а также в п. 8 частей А и В Кодекса ОСПС.

При оценке уязвимости группы идентичных по своим конструктивным, техническим, технологическим характеристикам транспортных средств (морских судов), находящихся в собственности одного юридического (физического) лица или использующихся им на ином законном основании, по его ходатайству результаты ОУ одного транспортного средства распространяются на всю группу ТС.

Срок проведения оценки уязвимости не должен превышать одного месяца.

Результаты оценки уязвимости используются для разработки плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ/ТС.

При изменении нормативных правовых документов регламентирующих процесс оценки уязвимости, накоплении соответствующего опыта проведения, рассмотрения и утверждения оценок уязвимости методические рекомендации могут изменяться и дополняться.

В соответствии со ст. 5 Закона «О транспортной безопасности», оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры/ транспортного средства - является важной и неотъемлемой частью процесса разработки комплекта нормативных документов, используемого в целях обеспечения транспортной безопасности.

4.1 Проведение оценки уязвимости ОТИ/ТС

Этап № 1 Изучение технических и технологических характеристик ОТИ/ТС, организации эксплуатации (порядка функционирования)

- Общая характеристика ОТИ/ТС
- Описание ОТИ/ТС
- Организация эксплуатации (порядок функционирования) ОТИ/ТС
- Определение границ ОТИ/ТС, на которые должна распространяться система мер по обеспечению транспортной безопасности (зона свободного доступа, зона транспортной безопасности, перевозочный сектор зоны транспортной безопасности, технологический сектор зоны транспортной безопасности), и перечня критических элементов.

Этап № 2 Изучение системы принятых на ОТИ/ТС мер по защите от АНВ

- Организационная система
- Инженерно-техническая система обеспечения транспортной безопасности
- Силы обеспечения транспортной безопасности
- Определение соответствия системы принятых на ОТИ/ТС мер по защите от АНВ предъявляемым требованиям по обеспечению транспортной безопасности.

Этап № 3 Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ/ТС с использованием «модели нарушителя»

- Анализ целей нарушителей, возможные способы реализации угроз в отношении критических элементов и последствий по степени опасности;
- Анализ угроз по степени опасности;

- Разработка модели нарушителя;
- Определение эффективности действующей системы обеспечения безопасности ОТИ/ТС (данные определяются с помощью компьютерного моделирования и практических учений);

Выводы по оценке уязвимости ОТИ/ТС при существующей системе обеспечения транспортной безопасности. Результатом является описание способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ/ТС применительно к модели нарушителя. Определение степени защищенности ОТИ/ТС.

Этап №4 Определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ/ТС

- Определение рекомендаций по организационной системе
- Определение рекомендаций по ИТСОТБ
- Определение рекомендаций по силам обеспечения транспортной безопасности

В процессе проведения оценки уязвимости определяются способы достижения нарушителями наиболее опасных для функционирования ОТИ/ТС целей и рассчитывается вероятность пресечения акта незаконного вмешательства нарушителей действиями сил обеспечения транспортной безопасности и/или подразделений специальных служб и правоохранительных органов.

Формируемая модель нарушителя является исходным данным для оценки уязвимости ОТИ/ТС и оценки эффективности ИТСОТБ.

4.2 Методика определения критических элементов

Критический элемент объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства – строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства, акт незаконного вмешательства в отношении которых приведет к частичному или полному прекращению его функционирования или возникновению чрезвычайных ситуаций.

Методика определения критических элементов ОТИ/ТС предназначена для выявления множества критических элементов, в отношении которых возможно совершение АНВ, чтобы добиться полного или частичного прекращения его функционирования и/или возникновения чрезвычайной ситуации.

С помощью данной методики описываются действия (способы), которые должен совершить нарушитель для того, чтобы осуществить АНВ, что и послужит основой для выявления мест (критических элементов), нуждающихся в защите от АНВ.

Основные этапы выявления критических элементов ОТИ/ТС (они применимы к любому ОТИ/ТС):

1) На первом этапе необходимо проанализировать нежелательные возможные последствия для ОТИ/ТС (полное или частичное прекращение его функционирования и/или возникновение чрезвычайных ситуаций). На этом уровне определяют события, которые следует рассмотреть, и границы исследования.

2) На втором этапе выявляют возможные причины нежелательных последствий.

3) На третьем этапе анализируются нежелательные события (отказы, неисправности), связанные с техническим и технологическим процессами на аналогичных объектах в прошлом, а также последствия, вызванные нежелательными событиями.

4) На четвертом этапе должны быть определены режимы работы ОТИ/ТС. В разных режимах работы могут различаться как оборудование, необходимое для предотвращения последствий, так и сами критические элементы.

5) На пятом этапе определяются системы (и их компоненты), неисправность которых может привести к нежелательным последствиям. Данный этап может быть наиболее сложным и трудоемким применительно к объектам с большим числом систем и многочисленными процессами. Чтобы гарантировать строгий и исчерпывающий учет возможных механизмов возникновения отказов, требуется систематический аналитический подход. При этом надо выявить используемые системы.

6) Затем выполняется следующий этап (шестой) – определение перечня неисправностей систем, которые могут вызвать нежелательные последствия.

7) Для выявления критических элементов на седьмом этапе определяются все места на ОТИ/ТС, где могут быть инициированы соответствующие неисправности.

8) После сбора подробной информации по неисправностям систем и расположению оборудования на последнем, восьмом этапе процесса с помощью методики анализируются места для свершения АНВ. В результате количественной и качественной оценки критериев определяются критические элементы ОТИ/ТС.

Внимание!

Вся информация, содержащаяся в оценке уязвимости объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ) и разработанных на его основе документах, имеет ограниченный доступ с пометкой «Для служебного пользования».

Допуск работников субъекта транспортной инфраструктуры, а также сил обеспечения транспортной безопасности к информации ограниченного доступа осуществляется на основании письменного распоряжения лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, или лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности на ОТИ/ТС.

Обращение с информацией ограниченного доступа допускается:

а) исполнителями работ на транспортном средстве в объеме сведений, необходимых для выполнения этих работ, на основании письменного распоряжения лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности;

б) силами обеспечения транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и силами обеспечения транспортной безопасности на других объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения взаимодействия между указанными силами.

Правила обращения со сведениями, содержащимися в ОУ ОТИ, которые являются информацией ограниченного доступа, утверждены Постановлением Правительства РФ от 24.11.2015 г. №1257.

Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности осуществляются в соответствии с требованиями приказа Министерства транспорта РФ от 23 июля 2015 г. N 227.

Оценки охраны портового средства периодически пересматриваются и приводятся на уровень современности, с учетом меняющегося характера угроз и/или незначительных изменений в портовом средстве; они всегда должны пересматриваться и приводиться на уровень современности при значительных изменениях в портовом средстве.

По завершению оценки охраны портового средства должен быть подготовлен отчет. Отчет должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.

(ст. 15.4, 15.7 Кодекса ОСПС, часть «А»)

4.3 Требования к организациям и составу исполнителей работ по проведению оценки уязвимости

Оценка уязвимости ОТИ/ТС проводится представителями специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности (далее – специализированные организации), имеющих аккредитацию компетентного органа в области

обеспечения транспортной безопасности на проведение работ по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры.

Перед проведением работ по оценке уязвимости формируется рабочая группа, состоящая из специалистов, имеющих соответствующую форму допуска к информации. Из числа представителей специализированной организации назначается руководитель рабочей группы.

В рабочую группу по оценке уязвимости могут включаться сотрудники и/или эксперты ОТИ/ТС, сотрудники сил обеспечения транспортной безопасности, другие эксперты и консультанты. Разработчики ИТСОТБ могут быть привлечены в качестве консультантов.

Число участников рабочей группы, а также необходимость в привлечении экспертов и консультантов определяется масштабом ОТИ/ТС и необходимостью анализа соответствующих вопросов безопасности ОТИ/ТС. Количество членов рабочей группы не может быть менее 3 (трех) человек.

4.4 Виды ОТИ/ТС морского и речного транспорта. Типизация ОТИ/ТС

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» для целей оценки уязвимости выделяются следующие виды объектов Росморречфлота:

- внутренние водные пути;
- вокзальные комплексы;
- морские порты;
- речные порты;
- портовые средства;
- судходные гидротехнические сооружения;
- объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;
- суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, в значениях, устанавливаемых Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации и Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

4.5 Рекомендации по проведению работ по оценке уязвимости ОТИ/ТС

Оценка уязвимости проводится в целях определения степени защищенности объекта транспортной инфраструктуры от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры.

Предметом оценки уязвимости является исследование возможных способов (путей) реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в отношении ОТИ/ТС, а также принятых субъектом транспортной инфраструктуры мер по защите ОТИ/ТС от актов незаконного вмешательства.

Основными задачами проведения оценки уязвимости, каждая из которых решается на соответствующем этапе (перечень мероприятий), являются:

- Изучение технических и технологических характеристик ОТИ/ТС, организации эксплуатации (порядка функционирования) - Приложение 2;
- Изучение системы принятых на ОТИ/ТС мер по защите от АНВ- Приложение 3;
- Инженерно-техническая система обеспечения транспортной безопасности- Приложение 4;

4.5 Оценка соответствия требованиям транспортной безопасности системы мер, принятых на ОТИ по защите от АНВ

Оценка соответствия используемых на ОТИ/ТС мер по обеспечению транспортной безопасности требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 года № 678, Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ и приказа Минтранса РФ от 23.07.2015 № 227.

Удовлетворительно (уд) – система мер по обеспечению транспортной безопасности удовлетворяет требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 года № 678, Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ и приказа Минтранса РФ от 23.07.2015 № 227.

Неудовлетворительно (неуд) – система мер по обеспечению транспортной безопасности не удовлетворяет требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 года № 678, Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ и приказа Минтранса РФ от 23.07.2015 № 227.

Вывод:

В рамках выполнения национального законодательства по ОТБ и международных обязательств Российской Федерации в области охраны судов и портовых средств: **система принятых на ОТИ (ПС) мер по защите от АНВ удовлетворяет/не удовлетворяет предъявляемым требованиям национального законодательства в области обеспечения транспортной безопасности и международных обязательств Российской Федерации в области охраны судов и портовых средств.**

4.6 Модель нарушителя

Модель нарушителя представляет собой совокупность качественных и количественных характеристик нарушителя. Модель нарушителя складывается из следующих составляющих:

- типы нарушителей, которые могут воздействовать на ОТИ;
- возможное количество нарушителей;
- цели, которые могут преследовать нарушители, мотивация действий нарушителей;
- используемые транспортные средства, оснащение, вооружение, инструменты, принадлежности, и т.п.;
- возможный уровень осведомлённости о предприятии (организации), его критических элементах и системе защиты;
- уровень технической квалификации и подготовленности к совершению противоправных акций;
- тактика и сценарии возможных действий нарушителей, описывающих последовательность (алгоритм) и способы действий групп и отдельных нарушителей.

Модели нарушителей определяются по количественным показателям и статистическим данным.

Модель нарушителя формируется исходя из следующих параметров:

- тип нарушителя;
- тактика действий;
- осведомленность;
- оснащенность;
- подготовленность;
- социально-экономическая и политическая обстановка в районе.

Принцип применения модели нарушителя заключается в определении наиболее вероятных сценариев реализации каждого из видов угроз в отношении оцениваемого ОТИ и ТС с учетом характерных особенностей нарушителя, приведенных в частных разделах модели по видам транспорта, категориям ОТИ и ТС.

Приведенные в таблицах числовые значения показателей, характеризующих нарушителя, выражают степень значимости таких характеристик и условий для совершения АНВ. При проведении экспертного моделирования в ходе оценки возможных вариантов реализации угроз в используемой модели нарушителя в качестве весовых коэффициентов, определяющих вклад того или иного отдельного показателя в характеристику модели нарушителя, применяются условные балльные значения:

1 балл – «Необязательно», проставлялся в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя не являются определяющими факторами для достижения нарушителем цели или могут отсутствовать;

2 балла – «Вероятно», проставлялись в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя могут стать определяющими факторами для достижения нарушителем цели или могут присутствовать в более чем 30 % случаев реализации угрозы;

3 балла – «Скорее всего», проставлялись в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя является одним из определяющих факторов для достижения нарушителем цели или могут присутствовать в более чем 60 % случаев реализации угрозы;

4 балла – «Почти в каждом случае», проставлялись в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя является основным определяющим фактором для достижения нарушителем цели или могут присутствовать в более чем 90 % случаев реализации угрозы.

Совокупность условных балльных значений модели нарушителя отражают вероятность того, что АНВ при реализации той или иной угрозы будет совершен нарушителем с определенным набором характеристик.

Сумма баллов представляет собой условную величину, характеризующую зависимость АНВ от сочетания обстоятельств его совершения и наличия особых качеств у нарушителей, включая их численность, уровень подготовленности, оснащенности и осведомленности.

Таким образом, большее значение суммы баллов указывает на высокую зависимость конкретного вида совершения АНВ от совокупности условий и качественных характеристик нарушителя. Менее значимые суммы баллов указывают на более низкую зависимость конкретного вида совершения АНВ от совокупности условий и качественных характеристик нарушителя.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- наличие многочисленных путей доступа на объект;
- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ОТИ;
- наличие значительного количества обслуживающего персонала;
- наличие значительного количества пассажиров;
- отсутствие мер эффективного оперативного контроля за выполнением мер транспортной безопасности;

– низкий уровень тревожности (бдительности) сотрудников сил транспортной безопасности.

При использовании представленной модели нарушителя необходимо ее применять для конкретного ОТИ и/или ТС с учетом их функционирования и эксплуатации.

Модель нарушителя применяется как при оценке ОТИ (ТС) в целом, так и отдельных критических элементов, что и описывается в результатах оценки уязвимости.

При проведении оценки уязвимости с использованием модели нарушителя определяются количественные и качественные характеристики системы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Характеристика нарушителя включает:

Тип нарушителя

Внешний одиночный – лицо, которое может находиться на ОТИ, не входящее в состав персонала ОТИ и не имеющее права доступа на территорию критического элемента ОТИ.

Внешний групповой – террористические группы (в т. ч. международные, внутригосударственные, региональные и пр.).

Внутренний одиночный – персонал ОТИ или другое лицо, имеющие допуск на критические элементы ОТИ без сопровождения, оказывающие помощь внешнему нарушителю, находясь внутри ОТИ (критического элемента).

Внутренний групповой – группы (в т. ч. представители спецслужб иностранных государств, агенты, внедренные на ОТИ).

Комбинированный – внешний и внутренний нарушители, действуют совместно (в сговоре).

Тактика действий нарушителя

Рассматриваются следующие типы тактики действий нарушителя:

– обманная – проникновение к избранному элементу благодаря созданию видимости наличия права доступа путем использования поддельных документов, ключей, идентификаторов личности и т.п. (при этом рассматривается вариант, при котором внешние нарушители действуют в сговоре с внутренними);

– скрытное проникновение к критическому элементу ОТИ;

– силовое нападение на ОТИ с применением насилия и (или) повреждением инженерно-технической системы обеспечения транспортной безопасности, разрушением критического элемента и отход;

– комбинированный – внешний и внутренний нарушители, действуют совместно (в сговоре).

Осведомленность нарушителя

Данная составляющая модели нарушителя характеризует осведомленность об особенностях ОТИ, его критических элементах, об организации системы охраны и принципах функционирования ИТСОТБ. Количественный показатель подразделяется по степени осведомленности на:

- высокую (знает практически все об ОТИ и ИТСОТБ, критических элементах);
- среднюю (знает сравнительно много об ОТИ, но не знает его уязвимых мест, недостаточно знаний об ИТСОТБ, значимости критических элементов объекта и точных мест их нахождения);
- низкую (имеет общее представление о назначении ОТИ и ИТСОТБ, но практически ничего не знает об уязвимых местах ОТИ, значимости и местах нахождения его критических элементов).

Оснащенность нарушителя

Оснащенность нарушителя характеризуется следующим:

- в целях получения содействия внутренних нарушителей при решении различных задач – финансовыми средствами для подкупа персонала ОТИ;
- в целях ускорения перемещения – транспортными средствами (летательные аппараты, автомобили, плавсредства), специальными инструментами, снаряжением, приспособлением для преодоления преград;
- в целях затруднения обнаружения – специальной техникой, воздействующей на управляющие системы, компьютерные и электрические сети, техническими средствами связи, специальными средствами, воздействующими на операторов ИТСОТБ (химические вещества, генераторы электромагнитных воздействий);
- в целях причинения ущерба – средствами дистанционного поражения целей, взрывчатыми веществами, оружием и др.

Подготовленность нарушителя

Подготовленность нарушителя к совершению АНВ характеризуется физической подготовленностью, технической подготовленностью и стабильностью психологического состояния.

Физическая подготовленность нарушителя по перемещению (бег), преодолению барьеров и передвижение в зданиях (транспортных средствах) описывается тремя качественными уровнями:

- слабая подготовка;
- средняя подготовка;
- высокая (профессиональная) подготовка.

Уровень технической подготовленности нарушителя к совершению акта незаконного вмешательства:

– низкая – нарушитель прошел курс начальной подготовки с использованием общих схем;

– средняя – прошел подготовку на ОТИ (полномасштабном макете ОТИ), существенно отличающемся от оригинала. Нарушитель имеет практический опыт проведения АНВ;

– высокая (профессиональная) – нарушитель прошел подготовку (тренировку) на аналогичном объекте или его полномасштабном макете и имеет опыт в проведении аналогичных АНВ.

Социально-экономическая и политическая обстановка в районе (регионе)

Количественный показатель данной характеристики определяется исходя из:

- фактов проведения антитеррористических операций в районе (регионе);
- проведения крупных мероприятий (политических, экономических, спортивных);
- социально-экономической обстановки (невыплата зарплат, отсутствие рабочих мест).

Результаты оценки показателей нарушителей приведены в таблице 15.

На основании количественной оценки моделей нарушителей сделаны следующие выводы.

Для реализации потенциальной угрозы «Угроза взрыва критического элемента» наиболее вероятны действия одиночных нарушителей или в сговоре с внутренним нарушителем. Для одиночных нарушителей наиболее вероятна тактика скрытного проникновения, для комбинированных – обманная тактика. Нарушители характеризуются высоким уровнем осведомленности, для одиночных нарушителей кроме оснащения взрывными устройствами, возможно наличие огнестрельного оружия.

Для нарушителя типа «групповой внешний» (3-6 чел.) для потенциальной угрозы «Угроза взрыва критического элемента» вероятна тактика открытого нападения. Нарушители могут иметь в распоряжении огнестрельное оружие, которое наиболее вероятно будет применено при преодолении системы охраны. Нарушители характеризуются хорошей физической подготовкой и средними навыками преодоления системы охраны.

Для реализации потенциальной угрозы «Размещение или попытка размещения взрывного устройства на критическом элементе» наиболее вероятны действия одиночного внутреннего или внешнего нарушителя. Также вероятны действия внешнего нарушителя в сговоре с внутренним («комбинированный» тип нарушителя). Нарушитель комбинированного типа проникает на территорию ОТИ скрытно или с использованием

обманной тактики после сбора и изучения необходимой информации. Нарушители будут иметь при себе взрывное устройство и могут быть вооружены холодным и огнестрельным оружием (наиболее вероятно – пистолеты или малогабаритное оружие). Насильственные действия в отношении персонала ОТИ или сотрудников сил ОТБ могут быть предприняты в случае обнаружения попытки реализации угрозы АНВ или в случае невозможности достижения цели скрытным способом. Навыки преодоления системы охраны – средние.

Наиболее вероятный нарушитель для реализации «Угрозы размещения или попытки размещения на критическом элементе ВУ» соответствует вышеупомянутому нарушителю, за исключением меньшей осведомленности о целях реализации АНВ и средним уровнем личной подготовки.

Для угрозы захвата критического элемента наиболее вероятны действия группы внешних нарушителей (возможно – в сговоре с внутренним).

Численность группы нарушителей для этого сценария может составлять 6-12 человек.

Проникновение на ОТИ – с использованием открытой тактики (внешний нарушитель) или обманной тактики – в случае комбинированного типа нарушителя.

Нарушители характеризуются возможным наличием огнестрельного оружия и/или взрывного устройства, хорошо подготовлены физически. Навыки преодоления системы охраны – высокие.

Нарушители приступают к реализации угрозы после тщательного изучения информации о ОТИ (включая информацию о критических элементах, подразделениях транспортной безопасности).

Угрозы на транспорте могут быть сгруппированы по целям нарушителей и ранжированы по степени убывания опасности:

- террористические акты на политической или экономической основе, направленные на дестабилизацию обстановки в регионе, демонстрацию силы, компрометацию политического руководства;

- террористические акты на политической или экономической основе, направленные на нанесение максимального ущерба;

- террористические акты с целью шантажа с выдвижением политических, экономических, экологических и других требований;

- незаконные акты, направленные на хищение материальных ценностей, не приводящих к возникновению ситуаций с большими потерями.

Говоря о возможности крупного террористического акта с причинением ОТИ максимального ущерба (или с захватом ОТИ), необходимо отметить следующее:

- организация такого акта возможна только силами, обладающими необходимыми (крупными) финансовыми, техническими, организационными, людскими, временными и другими ресурсами.

Причём они должны иметь веские причины (политические, экономические) для планирования и реализации такой цели. Тем не менее, учитывая расположение объекта, имеется возможность скрытно провести предварительную и непосредственную подготовку к такому акту.

- противодействие такой угрозе не может рассматриваться как задача только самого ОТИ. Это задача не столько ОТИ (и, прежде всего – не его), а в целом государства и его соответствующих структур (и, - более того, - межгосударственная задача), реализуемая соответствующим комплексом мер по выявлению и пресечению каналов финансирования террористических и криминальных организаций. Как известно, на государственном уровне такая задача поставлена.

Анализ возможных последствий реализации нарушителями своих целей позволяет оценить потери ОТИ и выявить наиболее опасные из них для дальнейшей разработки мероприятий по их нейтрализации и уменьшению степени риска.

Каждая из целей может быть реализована нарушителями посредством выбора определённой тактики её достижения, которая зависит от наличия у нарушителей людских, финансовых, информационных и технических ресурсов.

Тактика нарушителей, с учётом особенностей ОТИ, может включать следующие типовые варианты действий нарушителей:

- насильственные или быстрые (открытое силовое воздействие для достижения цели);
- обманные (проникновение на ОТИ по подложным документам с последующими силовыми действиями);
- скрытные (скрытное проникновение на ОТИ с последующими силовыми действиями);
- принуждение внешними нарушителями сотрудников ОТИ к достижению цели;
- внедрение на ОТИ сотрудника (группы сотрудников) с целью последующего достижения цели во взаимодействии с внешними нарушителями;
- сговор внутренних и внешних нарушителей с последующими совместными действиями, направленными к достижению цели;
- непрогнозируемые действия для достижения цели.

4.7 Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ/ТС с использованием «модели нарушителя»

Анализ показал, что наиболее тяжёлые потери могут возникнуть в результате террористического акта и действий нарушителей, направленных на захват КЭ (КПП, плавкран) ОТИ, а также через территорию ОТИ на судно, стоящее у плавкрана, с его возможным захватом.

Рассматривая наиболее опасные угрозы, пришли к выводу, что, учитывая расположение ОТИ, возможность скрытно провести предварительную и непосредственную подготовку к террористическому акту имеется, однако такая подготовка будет затруднена.

Поэтому нарушители, по всей видимости, будут использовать комбинированную тактику: скрытное сосредоточение в районе ОТИ, далее открытое силовое воздействие и в последующем принуждение сотрудников ОТИ к достижению поставленной цели.

Таким образом, на основании обработки и согласования мнения экспертов можно считать, что:

- достижение нарушителями наиболее опасных целей – проведение террористической акции в различных её формах возможно с достаточно высокой экспертной успешностью (вероятностью), но маловероятно с учётом расположения ОТИ и номенклатуры перерабатываемых грузов;

- наиболее опасными действиями нарушителей (по возможным последствиям для ОТИ) следует считать сговор внутренних и внешних нарушителей с последующими совместными действиями, направленными к достижению цели (включая различные разновидности сговора, такие как принуждение сотрудников к соучастию в незаконных актах);

- участие в той или иной форме сотрудников ОТИ в АНВ является важнейшим фактором, определяющим потенциальную успешность террористической акции.

Изучение условий функционирования объекта транспортной инфраструктуры и обсуждение экспертами результата анализа целей возможных нарушителей и возможных в связи с этим потерь позволили сделать вывод, что для ОТИ потенциально существуют следующие угрозы:

- угроза взрыва КЭ;
- захват КЭ;
- хищение.

Анализируя другие незаконные действия нужно отметить следующие угрозы:

- действия внутреннего нарушителя, какими бы причинами не определялись его действия (подкуп, личная неприязнь, месть, психические отклонения и пр.). Наиболее реальным является скрытый вывод из строя технологического оборудования;

- хищение грузов, материальных ценностей, денежных средств, информации.

1. рассматриваемое действие нарушителя по степени опасности вероятно на 90% и более.

Проведение крупных террористических актов на территории морского терминала, как наиболее опасных угроз, представляется маловероятным с учётом расположения ОТИ и номенклатуры перерабатываемых грузов.

Наиболее вероятными угрозами безопасности морского терминала являются хищение грузов и материальных ценностей группой нарушителей.

5. ПОРЯДОК РАЗРАБОТКИ И УТВЕРЖДЕНИЯ ПЛАНОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

План обеспечения транспортной безопасности морского судна является планом охраны морского судна, предусмотренным международными договорами Российской Федерации, и разрабатывается с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации (ст. 9 п. 5 Федерального закона № 16-ФЗ, введена ФЗ от 23.07.2013 № 225). Это означает, что план ОТБ морского судна должен учитывать все действующие международные и национальные требования.

В плане ОТБ морского судна должны быть отражены все сведения, указанные в п. 4 приказа Минтранса России от 11.02.2010 № 34, а также положения п. 9.4 части А и п. 9 части В Кодекса ОСПС.

На практике до вступления в силу Федерального закона от 23.07.2013 № 225 планы охраны разрабатывались в основном (до 95%) уполномоченными организациями, имевшими соответствующие свидетельства о таком праве. Сейчас субъекты транспортной инфраструктуры (СТИ) предпочитают обращаться к экспертам для разработки плана ОТБ морского судна, как это делали в отношении плана охраны по Кодексу ОСПС. Одной из таких экспертных организаций является ФБУ «Служба морской безопасности».

Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утвержден Приказом Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Настоящий Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – Порядок) разработан в соответствии с частью 1 статьи 9 ФЗ № 16 «О транспортной безопасности».

План обеспечения транспортной безопасности ОТИ И ТС разрабатывается субъектом транспортной инфраструктуры и утверждается компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности.

План разрабатывается на основании результатов оценки уязвимости и определяет систему мер для защиты ОТИ или ТС от потенциальных, непосредственных и прямых угроз

совершения акта незаконного вмешательства, а также при подготовке и проведении контртеррористической операции.

План оформляется в виде текстового документа с графическими план-схемами, являющимися составной и неотъемлемой его частью.

В плане отражаются сведения:

1) о полном наименовании юридического или физического лица, являющегося собственником объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, или использующего их на иных законных основаниях, юридическом и фактическом адресе, полном наименовании объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;

2) о технических и технологических характеристиках объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства (порядке функционирования, эксплуатации объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства);

3) о назначении лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, лиц, занимающих должность на объекте транспортной инфраструктуры и ответственных за обеспечение транспортной безопасности (далее – лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры), лиц, занимающих должность на транспортном средстве и ответственных за обеспечение транспортной безопасности (далее – лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства), персонале, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности;

4) о границах части (наземной, подземной, воздушной, надводной, подводной) объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства, проход в которую осуществляется через специально оборудованные места на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве для осуществления контроля в установленном порядке за проходом людей и проездом транспортных средств (далее – зона транспортной безопасности);

5) о строениях, помещениях, конструктивных, технологических и технических элементах объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, акт незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению его функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций (далее – критические элементы объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства и их границ);

б) о порядке допуска физических лиц и транспортных средств в зону транспортной безопасности в целях обеспечения транспортной безопасности (пропускной режим), о

порядке передвижения физических лиц и транспортных средств в зоне транспортной безопасности в целях обеспечения транспортной безопасности (внутриобъектовый режим);

7) о количестве и местах расположения специально оборудованных помещений, из которых осуществляется управление инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности (пост (пункт) управления обеспечения транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве);

8) о местах размещения и составе конструкций объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства (заграждения, противотаранные устройства, решетки, усиленные двери, заборы, шлюзы и т.д.), предназначенных для воспрепятствования несанкционированному проникновению лица (группы лиц), пытающегося совершить акт незаконного вмешательства в зону транспортной безопасности, в том числе с использованием транспортного средства (далее – инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности);

9) о мероприятиях по обнаружению лиц, которым запрещено пребывание в зоне транспортной безопасности, 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 транспортной безопасности в связи с возможностью их использования в целях совершения акта незаконного вмешательства (далее – досмотр);

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 (далее – технические средства обеспечения транспортной безопасности);

11) о местах размещения и составе инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности и технических средств обеспечения транспортной безопасности, используемых на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве в целях защиты от актов незаконного вмешательства (далее – инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности);

12) о порядке накопления, обработки и хранения данных со всех инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, а также их автоматической передачи в режиме реального времени уполномоченным подразделениям органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел Российской Федерации;

13) о местах размещения и оснащённости, специально оборудованных мест на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве для осуществления контроля в установленном порядке за проходом людей и проездом транспортных средств в зону транспортной безопасности (далее – контрольно-пропускные пункты);

14) о порядке выдачи документов, дающих основание для прохода (проезда) на объект транспортной инфраструктуры, в/на критический элемент объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства и их границ, а также идентификации личности по ним;

15) порядке прохода, проезда лиц, транспортных средств в зону транспортной безопасности, в/на критический элемент объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства через контрольно-пропускной пункт;

16) порядке 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;

17) о порядке действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва»;

18) о порядке доступа к сведениям, содержащимся в Плане;

19) о порядке информирования компетентного органа и уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел Российской Федерации о непосредственных и прямых угрозах совершения акта незаконного вмешательства;

20) о порядке организации как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти учений и тренировок.

План разрабатывается отдельно для каждого объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства.

Для транспортных средств, используемых одним субъектом транспортной инфраструктуры, у которых идентичны конструктивные, технические и технологические элементы и категория, допускается разработка Плана для группы транспортных средств. Однако для судов, подпадающих под действие Кодекса ОСПС, объединение в группу недопустимо.

Срок годности плана ОТБ морского судна не устанавливается.

План представляется в компетентный орган в трех экземплярах: первый и второй экземпляры на бумажном, третий – на электронном носителе.

Решение об утверждении Плана либо об отказе в его утверждении принимается компетентным органом в срок, не превышающий 30 дней.

Решение оформляется в виде заключения и утверждается руководителем компетентного органа (либо уполномоченным им лицом).

Первый экземпляр Плана, утвержденного руководителем компетентного органа (либо уполномоченным им лицом) и заверенного гербовой печатью, направляется (вручается) субъекту транспортной инфраструктуры, второй и третий экземпляры остаются в компетентном органе, из которых формируются документальная и электронная базы.

Решение об отказе в утверждении Плана направляется (вручается) субъекту транспортной инфраструктуры в письменной форме с указанием причин отказа.

Изменения (дополнения) вносятся в План и представляются в компетентный орган на утверждение в течение 30 дней с момента:

- изменения оценки уязвимости;

- изменения требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств.

Изменения (дополнения) вносятся в план ОТБ при изменении оценки уязвимости, а также требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств (п. 9 приказа Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

В нормативных документах не сказано, где должен храниться план ОТБ (решение принимает СТИ), однако если он одобрен Администрацией, то должен храниться на борту каждого судна – это требования Кодекса ОСПС (часть А п. 9.1).

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 24.11.2015 № 1257 установлены правила обращения со сведениями о результатах проведенной ОУ и сведениями, содержащимися в планах ОТБ объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (морских судов). Указанные сведения являются информацией ограниченного доступа. К ней допускаются работники специализированных организаций в области ОТБ, субъектов транспортной инфраструктуры, сил обеспечения ТБ по письменному распоряжению лиц, ответственных за обеспечение ТБ в таких организациях.

Информация ограниченного доступа содержится на бумажных и иных материальных носителях (гибких магнитных дисках, картриджах, накопителях и т.д.), на которых проставляется пометка «Для служебного пользования». Носители подлежат строгому учету.

Функции Министерства транспорта РФ – выработка государственной политики и нормативно-правовое регулирование в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Росморречфлот – компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности в сфере морского и речного транспорта.

В компетенцию Росморречфлота входят следующие функции:

–Аккредитация специализированных организаций для проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС;

–Категорирование ОТИ и ТС;

–Утверждение результатов оценки уязвимости ОТИ и ТС;

–Ведение реестра категорированных ОТИ и ТС;

–Утверждение планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Ространснадзор выполняет функции по надзору и контролю в области транспортной безопасности на основании:

– Федерального Закона от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ«О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»;

–Статьи 5.1. и 11.1. Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ«О транспортной безопасности»;

–Постановления Правительства Российской Федерации от 09.06.2010 г.

№409 «Об осуществлении должностными лицами федеральной службы по надзору в сфере транспорта контрольных (надзорных) функций должностными лицами федеральной службы по надзору в сфере транспорта контрольных (надзорных) функций».

В Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте (Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. №403) предусмотрены для реализации следующие мероприятия:

–Совершенствование и расширение информационно-телекоммуникационной инфраструктуры сети передачи данных для осуществления функций надзора и контроля;

–Создание автоматизированных центров контроля и надзора на транспорте (на базе действующих дежурно-диспетчерских служб Ространснадзора, 1 – главных, 8 – территориальных);

–Разработка системы дистанционного контроля и надзора при перевозках опасных грузов с использованием спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS и создание системы идентификации транспортного средства;

–Создание системы дистанционного контроля и надзора транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры I категории;

–Создание автоматизированной информационной системы взаимодействия Ространснадзора с системой обеспечения вызова экстренных служб (Система «112»);

–Создание информационных систем дистанционного контроля и надзора готовности, дислокации и перемещения дежурных сил и средств аварийно-спасательных формирований Минтранса России с использованием спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS.

Информационное обеспечение транспортной безопасности реализуется требованием документов:

Приказом Минтранса России от 06.09.2010 № 194 «О Порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»;

Приказом Минтранса России от 16.03.11 № 56 «О Порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».

6. ПРОФАЙЛИНГ

Защита от террористических актов на транспорте предполагает разработку различных технологий, позволяющих быстро и эффективно предотвращать такого рода явления.

Наряду с развитием технических средств необходимо учитывать и другую сторону данной проблемы – возможности предотвращения актов незаконного вмешательства посредством тестирования пассажиров.

Опыт осуществления защиты от актов незаконного вмешательства (АНВ) на транспорте свидетельствует, что посредством применения только различной досмотровой техники невозможно решить проблему выявления потенциального террориста.

Эти обстоятельства диктуют необходимость искать и другие возможные направления защиты от актов незаконного вмешательства в отраслях транспортного комплекса.

Термин «профайлинг» не имеет точного перевода с английского языка.

Данное слово относится к сленговой терминологии и берет свое начало от английского «profile» – профиль.

Концепция профайлинга как раз и основывается на построении профиля пассажира.

Основное методологическое положение заключается в том, что лица, совершившие террористический акт или собирающиеся его совершить, характеризуются наличием определенного набора подозрительных признаков во внешности, поведении, путевых документах и в перевозимых вещах.

Изучение и систематизация данных признаков дает возможность создания профиля пассажира, на основании которого каждый человек может классифицироваться как неопасный или потенциально опасный.

В соответствии с этим весь пассажиропоток обрабатывается по определенной схеме, позволяющей выявить подозрительные признаки.

В основе концепции профайлинга лежит положение о том, что каждый пассажир может оказаться террористом, а каждый предмет – взрывным устройством или оружием и т. д.; поэтому все мероприятия, проводимые в рамках рассматриваемой технологии, призваны подтвердить или опровергнуть данное утверждение.

Соответственно, под профайлингом понимается выявление потенциально опасных пассажиров и ситуаций в ходе предполетного досмотра.

Система профайлинга позволяет делать только предположение о возможной причастности пассажира к акту незаконного вмешательства.

Действительная же угроза может быть выявлена лишь на основании углубленного личного досмотра пассажира и перевозимых им вещей.

Работа с пассажиром может начинаться со сбора предварительной информации о нем по различным базам данных. Затем, согласно существующей на сегодня практике, перед регистрацией на рейс изучаются путевые документы пассажира, досматриваются все перевозимые им вещи, анализируется общий облик, поведение человека и сопровождающих его лиц. Особое внимание уделяется изучению документов с целью обнаружения признаков подделки.

Наиболее удобным местом при проведении профайлинга при предполетном досмотре является зона перед регистрационными стойками, где пассажир находится со всеми перевозимыми им вещами. Работа профайлера может осуществляться на позиции первого номера сотрудника досмотра или рядом с ним.

В профайлинге разработана специальная система контрольного опроса по багажу, которая позволяет выявить возможное наличие опасных или запрещенных к транспортировке предметов, перевозимых пассажиром или переданных ему другими людьми.

Акцентирование внимания пассажира, что опрос проводится в целях его безопасности, создает положительную установку для контакта с профайлером. Вопросы, задаваемые на языке, понятном для человека, обычно не вызывают каких-либо затруднений.

Стандартный опрос занимает по времени 3–4 мин. За этот период сотрудник, анализируя полученные ответы и поведение стоящего перед ним человека, делает вывод относительно его потенциальной опасности для рейса. Если по данным позициям не выявлено отклонений от нормы, пассажир считается неопасным для рейса и проходит далее на регистрацию.

Пассажир, квалифицированный как подозрительный или опасный (отобранный), направляется на личный досмотр. В данном процессе большое практическое значение имеет интуиция профайлера и его профессиональный опыт. Стандартные вопросы в зависимости от ситуации могут касаться цели поездки, цели и месте пребывания, культурно-исторических памятников и др.

В системе профайлинга большой интерес представляют особенности поведенческих реакций пассажира и сопровождающих его лиц. Соответственно, профайлеру желательно иметь некоторые специальные знания в области прикладной психологии.

Выявление подозрительных моментов во внешности и поведении людей возможно посредством применения психологического тестирования в работе профайлера, которое здесь понимается как визуальная диагностика внутреннего состояния человека через видимые проявления характерных признаков, возможно свидетельствующих о готовящемся противоправном деянии.

Речь в данном случае идет о профессиональном наблюдении за человеком по определенной схеме.

Установлено, что лица, вынашивающие преступные замысли, характеризуются определенным неконтролируемым субъектом психологическим состоянием, которое неизбежно будет иметь свое выражение в поведении, в физиологических реакциях организма и во всем внешнем облике.

Это, к примеру, все симптоматические проявления нервного состояния, признаки аффективного реагирования на ситуацию, особенности лживого поведения, а также характерные приметы наркотических воздействий на человека.

Также заслуживают особого внимания так называемые «улики преступного поведения».

В частности, это общая неадекватность психологического состояния; неестественность и наигранность в поведении при контактах с сотрудниками служб безопасности (милиции); отрешенность от происходящего вокруг (симптом суицидального террориста).

Важным аспектом психологического тестирования является акцентирование внимания на динамике поведения пассажира, вызывающего подозрения. Так, например, если при контрольном опросе по багажу или при любых других контактах с профайлером или представителем службы безопасности человек при затрагивании определенных тем меняет свое поведение (наблюдаются напряженность, тревожность, страх), то это очень показательный факт.

К психологическому тестированию пассажира можно отнести также применение различных техник общения и влияния на собеседника с целью быстрого установления контакта и получения необходимой информации (данные технологии достаточно хорошо представлены в практических разработках в области нейролингвистического программирования).

Конечно же, сразу возникает закономерная проблема о том, кто может работать в качестве профайлера.

Остановимся на вопросе подготовки профайлера и основных социально-психологических требованиях, а также необходимого общего и профессионального образовательного уровня.

Прежде всего, это довольно специфическая форма деятельности, соединяющая в себе различные отрасли гуманитарных знаний, таких как, например, география, искусство, история и др. Поэтому желательным для профайлера будет наличие высшего или неоконченного высшего образования. часто возникающий вопрос о том, должен ли

профайлер в обязательном порядке иметь базовое психологическое образование, не предполагает однозначный ответ.

Конечно же, данный род деятельности непосредственно связан, как мы уже отмечали, с такими психологическими категориями, как «общение» и «наблюдение», поэтому знания в соответствующей области будут совсем не лишними.

Более существенным требованием при отборе является обязательная проверка кандидата на должность по криминалистической базе данных, так как профайлинг связан с областью безопасности и соответственно крайне нежелательным будет приток «случайных» людей.

Наличие антисоциальных патологических наклонностей личности, склонность к которым можно выявить при собеседовании (тестировании), однозначно являются поводом для отвода кандидатуры. К важным факторам следует отнести наличие положительной мотивации к данному виду деятельности, то есть стремление работать именно в сфере безопасности с четким осознанием важности и ответственности выполняемых функций.

Общение с пассажирами по вопросам, выходящим за рамки проверки билетов и багажа, требует хорошо развитого интеллекта и достаточно высокой эрудиции.

Специфика работы – дефицит времени – диктует необходимость иметь способность быстро анализировать большой объем информации и делать правильные логические выводы за короткий промежуток времени. Наличие различных нестандартных ситуаций в работе профайлера, требующих быстрого решения, предполагает склонность к нестандартному мышлению и хорошую скорость реакции.

Выявление подозрительных признаков во внешности и поведении будет невозможно без развитой наблюдательности. Общение с пассажирами должно проходить на высоком профессиональном уровне, поэтому профайлер должен обладать такими коммуникативными качествами, располагающими к себе собеседника, как грамотная речь, четкая дикция, приятные манеры и др., а также владеть техниками влияния на собеседника. Потенциальная возможность возникновения конфликтных ситуаций и других напряженных моментов в работе профайлера делает стрессоустойчивость профессионально значимым качеством.

Из специфических знаний и умений для профайлера отметим необходимость отличного владения методикой проверки перевозочных документов, что возможно лишь при совершенном знании правил оформления и защиты паспорта, авиабилета и визы пассажира.

Также обязательным считается наличие определенного уровня сведений по вопросам, связанных с действующими террористическими организациями, и владение иностранным языком в объеме, необходимом для общения с пассажирами для работы на международных линиях.

Профайлер по роду своей деятельности должен производить общее благоприятное впечатление. Этому процессу будет способствовать аккуратный внешний вид – строгая одежда (или форма), соответствующая прическа и аксессуары. Поведение профайлера должно быть выдержанным и вежливым. При общении с пассажиром не должно быть и намека на грубость, высокомерие, пренебрежение, с одной стороны, а с другой – заискивающих и неуверенных интонаций.

Нестандартность ситуации (опрос, ручной досмотр багажа), порождающей порой закономерно негативную психологическую реакцию пассажира, требует проявления со стороны профайлера необходимой деликатности и такта. Несмотря на базовое положение профайлинга о возможной причастности каждого пассажира (посетителя) к террористической деятельности, это не должно никак сказываться на профессиональном общении. Потенциальный террорист не должен заметить, что его подозревают, а «обычного» невиновного человека нельзя открыто подвергать недоверию, так как это может отрицательным образом сказаться на результатах проведения профайлинга в целом.

Профайлингу можно обучить уже работающих сотрудников транспортной безопасности, милиции, входящих в группы досмотра, охраны, перронного контроля и т. д.; возможно формирование групп профайлеров из специально подобранных для этой работы людей. При профотборе следует учитывать те значимые социально-психологические характеристики, о которых шла речь выше, так как далеко не все обладают набором качеств, необходимым для работы в качестве профайлера. Преимущество при отборе на данную должность должно отдаваться людям, работающим или имеющим опыт работы в правоохранительных и других силовых ведомствах.

Профайлинг не предполагает отказа от применения различных технических средств по досмотру пассажира, его багажа и ручной клади. Все имеющиеся способы защиты от террористических актов можно успешно сочетать с применением технологии профайлинга.

Необходимо отметить, что организация профайлинга не требует особенных материальных затрат, кроме как на соответствующее обучение сотрудников, которое, как мы уже отмечали, занимает около двух-трех недель.

На современном этапе внедрение профайлинга сводится к следующим аспектам:

- методологическое и правовое определение профайлинга, а также подтверждение его роли и места в целостной системе обеспечения национальной безопасности конкретного объекта (территории);
- законодательное подтверждение обязательности применения профайлинга как способа выявления признаков подготовки противоправных действий;

➤ превентивный противоправный профайлинг включение профайлинга в технологические процессы по обеспечению безопасности;

➤ определение контингента, который будет применять в своей работе профайлинг, сотрудников органов внутренних дел и служб безопасности; разработка (совершенствование) конкретной системы взаимодействия и слаженности действий между сотрудниками служб безопасности и иных организаций и ведомств, прежде всего органов внутренних дел.

На сегодняшний день профайлинг является направлением, которое только начинает получать свое развитие в России - в юридическом и научно-практическом аспектах.

Метод профайлинга можно применять в рамках мероприятий по осуществлению контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности при работе с персоналом для выявления неблагонадежных лиц, возможно, связанных с криминальными или террористическими структурами, а также при приеме на работу или в ходе контрольных проверок как сотрудников безопасности, так и прочих подразделений транспортного предприятия.

В рамках предотвращения криминально-террористической угрозы на объектах транспорта можно выделить следующие основные задачи для сотрудников органов внутренних дел:

- предотвращение актов незаконного вмешательства, в частности взрыва, захвата (угона) транспортного средства;
- выявление признаков подготовки акта незаконного вмешательства; выявление лиц, связанных с криминальными (террористическими) структурами;
- выявление потенциально опасных лиц, возможно, связанных с угрозой взрыва, захвата (угона) воздушного судна.

В связи с этим можно рассматривать профайлинг как комплекс технологий выявления потенциально опасных лиц, угрожающих как конкретному рейсу, так и общественной безопасности, т.е. каким-либо образом связанных с криминально-террористической угрозой.

Признак - это специфическая черта, свойство предмета (или явления), позволяющие выделить и распознать его среди других возможно похожих объектов. Каждый предмет имеет множество разнообразных признаков.

Криминально-террористическое поведение (наличие противоправного намерения) также имеет определенный набор признаков, которые выделяют его среди прочих явлений.

Выделяются позитивные и негативные признаки, указывающие на степень потенциальной опасности субъекта - пассажира.

Классификация признаков - выявление потенциально опасных лиц начинается с обнаружения указанных признаков.

Позитивные (положительные) признаки будут свидетельствовать о большой степени вероятности отсутствия связи с террористической деятельностью. Например, так будет, если речь идет о действующих сотрудниках МВД России, ФСБ России, широко известных лицах, официальных гостях, дипломатах.

Негативные признаки являются индикаторами возможной связи между пассажиром и планируемым террористическим актом. Их, в свою очередь, подразделяют на подозрительные и критические.

Подозрительные признаки указывают на большую вероятность наличия преступного намерения у пассажира или посетителя и его возможного использования криминально-террористическими структурами для совершения противоправных действий.

В поведении, внешнем облике пассажира, а также в его документах что-то может вызвать подозрение. Так, если пассажир появляется в конце досмотра, когда у сотрудника службы безопасности или сотрудника ОВД внимание притупляется, или проявляет необоснованную нервозность, общую неадекватность ситуации, требует ускорения процедур досмотра, то необходимо обратить на это внимание и задуматься, с чем это может быть связано.

Проверяя документы, удостоверяющие личность, и перевозочные документы, надо отмечать следующие факты: несоответствие данных в паспорте, билете, визе (например, разные имена); незнание дат, проставленных в паспорте (или же заученное хронологическое их воспроизведение); нелогичный маршрут перелета; билет в один конец; форма оплаты билета, не принятая в данной стране (например, оплата наличными в западной стране), и т.д

Критические признаки указывают на высокую степень вероятности связи пассажира с планируемым террористическим актом. К ним относятся: поддельный или недействительный паспорт пассажира; несоответствие информации в паспорте и (или) билете тем данным, которые сказал пассажир; то, что пассажир предъявляет удостоверяющий личность документ, выданный в регионе (стране), где ведутся боевые действия или присутствует конфликтная (неустойчивая) политическая ситуация, ситуация, например, «непризнанные» страны; поведение и внешность, подпадающие под описание террориста-смертника; приобретение билета или изменение в нем информации незаконным путем; обнаружение оружия и взрывчатых веществ в багаже или вещах, находящихся при пассажире.

Подозрительные признаки выявляются:

- По поведению и внешнему виду
- По документам, удостоверяющим личность

- По перевозочным документам
- По содержанию ручной клади и багажу

К признакам, указывающим на вероятную ложь, относятся определенные физиологические симптомы, своеобразные мимика и жестикация человека, некоторые его слова и фразы. .

Физиологические симптомы лжи (общие признаки стресса, тревоги):

- появляются капельки пота, особенно над верхней губой или на лбу;
- сухость во рту вызывает желание пить;
- сухость губ ведет к их периодическому облизыванию;
- зрачки сужаются;
- дыхание становится тяжелым, приобретает неприятный запах;
- выдох становится шумным, вздохи глубокие;
- изменяется цвет лица (лицо краснеет, бледнеет или покрывается пятнами);
- начинают подергиваться мышцы лица (веко, уголок рта, кончик брови и т.д.);
- рот кривится, напрягаются губы, человек покусывает или жуёт их;
- тело начинает бить дрожь;
- появляется дрожь в голосе;
- учащается мигание (моргание);
- покрываются «гусиной кожей»;
- начинается зевота;
- учащается сердцебиение, что ведет к усилению пульсации крови в сосудах (становится заметной пульсация крови в сосудах на шее, лбу, висках, в сонной артерии);
- появляется заикание;
- начинается нервный кашель (покашливание);
- происходит частое и (или) сильное сглатывание слюны при этом кадык движется резко.

Так проявляются общие признаки стресса, в той или иной мере свидетельствующие о лживости проверяемого лица. Вместе с тем сам факт стрессового состояния бывает связан с личностными и поведенческими особенностями любого человека. Поэтому, восприняв нервное напряжение пассажира (посетителя) как сигнал, следует перейти к предметному выявлению признаков его лжи.

Мимика и жестикация при обмане

Когда человек лжет, он обычно волнуется, а пытаясь справиться со своим волнением, неосознанно совершает беспорядочные, неоправданные движения. Лгущий человек, как правило: не может спокойно усидеть на одном месте; теребит края своей одежды, стряхивает

с нее пыль, снимает соринки (реальные или мнимые); перебирает пальцами, потирает руки; трогает голову, поправляет волосы; касается различных частей лица - рта, глаз, ушей, носа; играет с какими-либо предметами (поправляет манжету рубашки или ремешок часов, перебирает листки, завязывает или перевязывает шнурки и т.д.); не может сдерживать появляющуюся дрожь в коленях; стремится как бы спрятать свое тело, вывести его из поля зрения сотрудника-профайлера (несколько приседает, излишне облакачивается на стойку); покусывает губы или ногти; избегает взгляда сотрудника-профайлера (смотрит в его глаза менее трети времени разговора; часто используемый способ избежать взгляда сотрудника - со скучающим видом рассматривать помещение, в котором проходит беседа); постоянно смотрит сотруднику прямо в глаза (видимо, ему известно, что, если человек избегает взгляда, это считается признаком того, что он говорит неправду); в таких случаях можно заметить, что человек переигрывает, поскольку обычно взгляд не фиксируется неподвижно в течение всего разговора: слушатель, как правило, смотрит на говорящего (пока тот говорит), чтобы показать, что он слушает; говорящий же часто отводит взгляд, кроме тех моментов, когда необходимо что-то подчеркнуть или показать, что он закончил свою речь; оттягивает воротник рубашки и интенсивно трет шею под ним; почесывает разные части лица, шеи, головы; отводя взгляд вниз, сильно трет один глаз; покачивает ногой.

О неискренности могут свидетельствовать также следующие признаки: мимолетные изменения в выражении лица; рассогласование между словами и жестами (кивание головой при отрицательных ответах, покачивание головой при положительных ответах); повернутое в сторону от сотрудника тело; опущенная голова и втянутый подбородок; нахмуренные или поднятые брови; различные движения ногами - шарканье, постукивание по полу, сгибание или разгибание коленей, закидывание ноги на ногу, нетерпеливое переминание с ноги на ногу; движения рук - они прячутся, беспокойно движутся или указывают в сторону, невольно отвлекая внимание; ладони рук неосознанно скрываются; периодическое или постоянное поглаживание (похлопывание, массирование) какой-либо части тела (жест самоуспокоения); подергивание какого-либо элемента одежды; частое потирание или вытирание рук; периодическое почесывание или потирание носа, особенно в процессе разговора; улыбка, появляющаяся не в соответствующей ситуации, которая сохраняется насильственно долго; прикрывание рта рукой либо ее поднесение ее близко ко рту или к горлу; скрещенные руки на груди и (или) ноги под стулом. .

Речевые построения, выдающие ложь

На лживость пассажира (посетителя) могут указывать следующие слова, фразы, ответы и особенности речи. Настоятельное убеждение в собственной искренности, при

котором чрезмерно подчеркивается честность, правдивость (в случаях, когда сотрудник никак не выражает недоверия):

Клянусь здоровьем... Честное слово, я не знаю... Даю руку на отсечение... Это так же верно, как то, что... Честное слово, дело было так... А это самый распространенный и очевидный словесный признак лжи.

Уклонение от обсуждения определенных тем, вопросов, даже когда они не затрагивают каких-либо неприятных моментов: Не могу вспомнить... Я этого не говорил... Я не буду это обсуждать... Не вижу здесь никакой связи... Я не могу ответить на этот вопрос...

Необоснованно пренебрежительный, вызывающий или враждебный тон, что явно провоцирует собеседника на грубость: Я не знаю, о чем идет речь... Я вообще не желаю с вами говорить... Я не обязан отвечать на ваши вопросы...

Попытки вызвать симпатию сотрудника, доверие, чувство жалости: Я такой же, как и вы... У меня точно такие же проблемы... У меня семья, дети...

Короткие отрицания или равнодушные, уклончивые ответы на прямые вопросы, простые повторяющиеся ответы или повторение простого отрицания; уклонение от использования слов «да» или «нет»: Не понимаю, о чем идет речь! Я не уверен, что... Вы что, не уважаете меня? Вы, несомненно, человек серьезный. Я об этом ничего не знаю.

Искренний человек старается говорить больше и отстаивает свою искренность при выражении сомнений в ней, тогда как равнодушные, уклончивые ответы на прямые вопросы вызваны тем, что в ходе беседы пассажиру (посетителю) становится все труднее и труднее лгать. При этом характерны: проявление нерешительности в высказываниях; отвлечение сотрудника несмолкаемым разговором либо многочисленными вопросами; нежелание или утрата способности отвечать на задаваемые вопросы; длительные паузы перед ответами на вопросы, слишком медленные или запутанные ответы; ответ вопросом на вопрос; повторение задаваемых вопросов вслух или просьбы о пояснении вопроса; маскировка сути вопроса лишней, не относящейся к делу информацией.

Если при этом сотрудник выясняет какие-либо обстоятельства, пытается определить реальную или мнимую вину собеседника, полезно иметь в виду следующие уточнения психологов. может выражать подозрительность, недоверие, не оказывая при этом противодействия в выяснении обстоятельств по делу; нередко дает исчерпывающую информацию со всеми подробностями, даже не имеющими прямого отношения к делу; в беседе многословен; постоянно старается перебить своими объяснениями; начинает активно защищаться до того, как его в чем-то обвинят или заподозрят.

В то же время виновный человек: избегает подробных объяснений, немногословен; сдерживает себя при ответах на вопросы; оказывает противодействие сотруднику при

выяснении фактов, обстоятельств по обсуждаемому вопросу; может отказаться от объяснений без всяких видимых причин; указывает на точность мелких деталей в своих объяснениях; выражает желание помочь при выяснении тех или иных обстоятельств.

На ложь пассажира (посетителя) могут указывать и следующие особенности поведения: несоответствие поведения ситуации; демонстрация преувеличенного дружелюбия, улыбочности, когда обстановка не располагает к этому; оказание непрошенной помощи; заострение внимания на второстепенных мелочах; громогласное проявление негодования, возмущения по незначительному поводу; демонстрация избирательной забывчивости, невнимательности; видимая перемена поведения - от спокойного к взволнованному, возбужденному, разгневанному; переход от проявления ответных реакций к отсутствию таковых; высказывание жалоб на плохое самочувствие, просьбы об оказании медицинской помощи; помимо действительного ухудшения общего самочувствия это может быть приемом отвлечения внимания, поводом для сворачивания беседы.

Изучение изложенных признаков внешнего вида и поведения пассажира (посетителя), включая его движения, мимику, речевые построения, имеет важное ориентировочное значение. При этом одна из главных рекомендаций сотруднику-профайлеру заключается в том, чтобы в случае расхождения между словами и жестами пассажира (посетителя) больше доверять своему зрению, а не слуху.

Истине будут соответствовать именно невольные жесты, движения человека, его мимика, а не произносимые фразы.

Технология профайлинга включает также умение использовать активные приемы выявления признаков лжи. При этом эффективность выявления этих признаков во многом определяется способностью создать соответствующую искусственную ситуацию. В общем плане порядок активных действий по выявлению лжи может быть следующим:) задать прямые вопросы, глядя прямо в глаза пассажиру (посетителю), и проследить за его реакцией; взглянуть в упор, с явным выражением сомнения в достоверности утверждений; использовать речевые, мимические и прочие приемы, направленные на активизацию реакций пассажира (посетителя). К таким приемам, способным оказать психологическое воздействие, можно отнести: жесткий взгляд в упор, сопровождаемый короткими, рублеными фразами; разговор с нарушением интимной зоны (менее 45-50 см); умышленная демонстрация, отражение жестов пассажира (посетителя); использование вопросов-ярлыков («Не так ли?», «Не правда ли?»); использование приема «выбор без выбора», когда формулировка вопроса не допускает отрицательного ответа: «Вам удобнее... сейчас или позже?», «Вы сами сделаете это или с помощью...?», «Как я должен, на ваш взгляд, поступить: так или...?».

Подозрительные признаки, выявляемые по документам, удостоверяющим личность

Паспорта повышенного риска: опасный регион, визы стран повышенного риска, признаки подделки документов;

Пассажир имеет паспорт одной из стран: Афганистан, Алжир, Бахрейн, Чад, Кипр, Египет, Ирак, Иран, Иордания, Объединенные Арабские Эмираты, Кувейт, Ливан, Ливия, Мальта, Саудовская Аравия, Шри-Ланка, Сирия, Тунис, Йемен, Оман, Судан или страны, не признанной мировым сообществом;

Подозрение, что паспорт фальшивый;

Фотография не соответствует внешности пассажира: цвет глаз и волос, возраст и др.

Подозрительные признаки, выявляемые по перевозочным документам Билет в один конец в страну не своего проживания;

Несовпадение ФИО в паспорте и билете;

Нелогичный маршрут;

Билет куплен или обменян менее чем за 48 часов до вылета;

Пассажир вылетает в одну из перечисленных стран; Билет оплачен наличными (в западных странах).

Подозрительные признаки, выявляемые по содержанию ручной клади и багажа

Нестандартный вид багажа

Нежелание предъявить багаж к досмотру

Наличие радиовидеоприборов

Несоответствие веса размерам ручной клади

Несоответствие содержимого - маршруту

Наличие в багаже большого количества книг или коробок

Наличие в багаже хлеба, тортов и других кондитерских изделий.

Нарушенная подкладка в багаже

Наличие жесткого каркаса в рюкзаке

Объемные головные уборы

Наличие большого количества электронных (электрических) приборов.

С точки зрения угрозы всех пассажиров можно условно разделить на две группы (по профилям): неопасных и потенциально опасных.

Профиль можно охарактеризовать как совокупность значимых признаков, указывающих на наличие или отсутствие потенциальной связи субъекта (пассажира, посетителя и др.) с рассматриваемой угрозой. Поэтому цель профайлинга - отнесение пассажира к определенному профилю.

Неопасный пассажир (посетитель) - лицо, не представляющее угрозы для рейса с точки зрения выявления негативных признаков во внешности, поведении и перевозочных

документах: не было зафиксировано негативных признаков (отклонений от нормы); подозрительные признаки не получили негативного подтверждения.

Потенциально опасный пассажир (посетитель) - лицо, у которого зафиксированные подозрительные признаки получили негативное (угрожающее) подтверждение.

Потенциально опасные пассажиры (посетители) подразделяются на осведомленных и неосведомленных. Различие между двумя данными группами заключается в знании пассажира (посетителя) об угрозе, которую он может нести для данного рейса.

Дадим краткую характеристику каждой группы, начиная с неосведомленных террористов, т.е. не знающих о своей угрозе для объекта.

Неосведомленные террористы.

Они, в свою очередь, подразделяются на три группы:

наивные,

частично наивные,

подставные (внештатные).

Признаки, которые характеризуют наивного террориста: не знает, что вовлечен в преступную деятельность; не осведомлен о наличии у себя в багаже (или в перевозимом имуществе) не принадлежащего ему, подложенного предмета, который может быть опасным (например, токсичным веществом или взрывным устройством); не имеет характерных отличительных особенностей в поведении;

О частично наивном террористе можно сказать следующее: не является членом террористической организации; знает, что нарушает закон, но не осведомлен о том, что изначально его действиями управляют террористические организации; перевозит за деньги или другое вознаграждение запрещенные предметы (оружие, наркотики и др.); на практике данные предметы могут оказаться взрывными устройствами, причем ему могут подложить в багаж взрывное устройство, не оповещая об этом; поведение характеризуется замкнутостью, напряженностью.

Для подставного (внештатного) террориста характерно следующее: возможно, является членом террористической организации (или сотрудничает с ней); перевозит за деньги или из чувства солидарности оружие, взрывные устройства и т.д.; в его задачу не входит их использование; как правило, не оповещен об угрозе данных предметов для рейса, т.е. ему могут подложить опасные предметы, например взрывное устройство, имеющее возможность срабатывания в полете. поведение у него тревожное, возможны психофизиологические проявления стресса и страха.

Осведомленные террористы.

Осведомленными террористами считаются те, которые знают о своей угрозе для данного рейса.

Эта категория лиц подразделяется на несуицидальных и суицидальных террористов.

Весьма опасна группа несуицидальных террористов, которые: часто являются членами действующих террористических организаций; тщательно подготовленные, тренированные люди, высокомотивированные личности, идущие на данное преступление из личных, политических, религиозных, псевдопатриотических или криминальных интересов; их тактика - хорошо спланированный, часто групповой характер действий; захват и угон самолета, расстрел пассажиров в местах их скопления (на регистрации и в залах ожидания), закладка взрывных устройств в залах аэровокзальных комплексов, других объектах аэродрома и в самолетах; характерная черта - планирование способов и маршрутов отхода (например, угон самолета и захват пассажиров и воздушного судна с политической или материальной мотивацией); поведение самоуверенное, агрессивное, им свойственен сильный волевой контроль.

О суицидальных террористах (террористах-смертниках) можно сказать следующее: являются членами террористических организаций (или каким-то образом связаны с ними); иногда действия носят индивидуальный характер; часто это религиозные фанатики или прошедшие специальную психологическую обработку лица; их тактика - взрыв на борту самолета в воздухе или в людных местах; отход для данной группы не запланирован; поведение может быть спокойное (отрешенное), возможно состояние наркотического опьянения.

Для обеспечения безопасности на транспорте определение профиля пассажиров (посетителей) имеет весьма важное значение: анализ негативных и положительных признаков позволяет отнести пассажира (посетителя) к определенному профилю; экспресс-диагностика профиля пассажира (посетителя) является важной информацией с точки зрения раннего выявления подготовки противоправного действия; профиль пассажира (посетителя) непосредственно связан с характеристикой угрозы; при видоизменении угрозы профиль соответственно будет иным; методы выявления профиля также различны. по сложенной выше методологии на основании характеристики угрозы можно описывать соответствующие профили, которые являются основой для выявления потенциально опасных лиц. .

При проведении профайлинга можно выделить основные этапы технологии, которые представляют собой целостный процесс выявления потенциально опасных лиц и ситуаций.

Первичное наблюдение за пассажиром и анализ первого впечатления.

На данном этапе сотруднику безопасности необходимо: поздороваться с пассажиром и представиться ему; объяснить цель проводимой проверки (т.е. пояснить, что проверка проводится в целях безопасности самого пассажира); установить с пассажиром контакт.

Очень важный информативный фактор в профайлинге - анализ первого впечатления о пассажире по его внешности, поведению, багажу (если имеется), ручной клади, одежде, обуви, аксессуарам, причёске, украшениям, особым приметам (для женщин - по макияжу) и т.д. Первичный осмотр пассажира позволяет: составить первое впечатление о человеке и охарактеризовать его; обнаружить подозрительные признаки во внешнем облике, поведении пассажира и сопровождающих его лиц; отнести к определенному типу («турист», «командировочный», «бизнесмен» и др.); выявить характерные признаки стресса, страха, агрессии, тревоги, состояния общей неадекватности; зафиксировать внешние признаки, указывающие на возможное алкогольное или наркотическое опьянение; сделать предварительные выводы о пассажире.

Проверка документов. Проверка паспорта пассажира (другого официального документа, удостоверяющего личность) и авиабилета производится в целях: проверки личности пассажира; выявления подозрительных признаков в паспорте и авиабилете, если необходимо в визе на въезд в иностранное государство; определения действительности документа, удостоверяющего личность (исключение подделки); для международных перелетов - проверки документов, удостоверяющих личность гражданина Российской Федерации за ее пределами.

Используются следующие методы проверки документов: сравнение информации в паспорте с личностью пассажира с целью определения принадлежности документа;) установление признаков подделки документа (акцент на соответствии фотографии в документе личности пассажира);) изучение информации, содержащейся в билете с целью выявления признаков подделки, несоответствий, ошибок и т.д.; в билете (электронном билете) содержится информация, которая должна быть учтена при классификации пассажира.

Беседа с пассажиром. Она проводится с целью обнаружения и (или) опровержения подозрительных признаков, выявленных на предыдущих этапах проверки пассажира. Здесь можно задать следующие вопросы: Ваше имя? Куда Вы летите? Цель Вашего визита в страну назначения (город и т.п.)? У Вас есть родственники (друзья, знакомые) в этом городе/стране? Где Вы планируете остановиться? (или: где Вы останавливались?); Что Вы собираетесь посетить (посетили) в ходе поездки (различные мероприятия, музеи, театры, культурно-исторические памятники)? Что Вам особенно понравилось? Какие покупки Вы сделали? (планируете сделать?).

Проверка документов и вышеперечисленные вопросы по времени должны в среднем занимать не более 2-3 мин.

Опрос пассажира по обнаруженным подозрительным моментам.

При выявлении у пассажира подозрительных признаков во внешности, поведении, багаже, путевых документах необходимо провести опрос именно по внушающим опасение (сомнение) фактам. Такой опрос проводится в целях разрешения возникших сомнений, чтобы предотвратить применение усиленных мер безопасности. Для этого используются контрольные уточняющие вопросы, сформулированные таким образом, чтобы можно было получить необходимую информацию, которая может рассеять или подкрепить подозрения.

Выделяют основополагающие принципы опроса по подозрительным моментам: вопросы задаются строго по тематике подозрительного момента, не допускается перескакивания с одной темы на другую (например, если сомнения возникли на основе изучения билета пассажира - необычный маршрут перелета, то в опросе лучше сконцентрироваться на цели поездки); вопросы должны быть типовыми для каждой ситуации и хорошо известными лицу, которое их задает, чтобы не возникало необходимости в их конструировании на ходу; полученную информацию при ответах на вопросы (вербальная информация) необходимо одновременно соотносить с невербальной информацией, поступающей от опрашиваемого (позы, движения, жесты, мимика); во время беседы необходимо следить за поведением пассажира, динамикой его реакций, уделяя особое внимание признакам лжи, стресса, нервного состояния или общей неадекватности; надо помнить, что обнаруженные при опросе отклонения в психологическом состоянии пассажира усиливают значимость выявленного подозрительного признака; при ведении опроса необходимо следить, чтобы нить разговора всегда была у сотрудника безопасности, нельзя упускать инициативу и позволять втягивать себя в длительные дискуссии и спровоцированные конфликтные ситуации.

Обязательный опрос по багажу проводится в целях выявления неосведомленных («наивных») пассажиров, поскольку все другие группы опасных пассажиров должны быть обнаружены на предыдущих стадиях. Профессиональный и грамотно проведенный опрос по багажу позволяет обнаружить опасные ситуации, связанные с провозом запрещенных веществ и предметов. Отказ от взаимодействия с сотрудником безопасности расценивается как подозрительный признак. Неудовлетворительные итоги опроса по багажу являются основанием для применения усиленных мер безопасности к пассажиру (например, ручной досмотр багажа или же досмотр с использованием рентгено-телевизионной установки).

Опрос по багажу начинается с предварительной фразы: «Я должен (должна) задать несколько вопросов по поводу Вашего багажа, так как в прошлом неоднократно случалось,

что пассажиры, возможно не зная об этом, перевозили с собой предметы, которые оказывались опасными для пассажиров и рейса».

Опрос проводится по следующим пунктам: . Кому принадлежит весь этот багаж, его содержимое? . Кто упаковывал этот багаж, когда и где? . С момента, когда Вы упаковали свой багаж и до настоящего времени, где он находился? . Оставляли ли Вы свой багаж без присмотра; доверяли ли вы его малознакомым людям, случайным попутчикам? . Какие предметы, переданные другими людьми, Вы везете с собой? . Расскажите обо всех электрических, электронных или работающих от батареек устройствах, которые Вы везете с собой. Расскажите о всех жидкостях, которые Вы везете с собой. Имеются ли у Вас с собой запрещенные к перевозке предметы, являющиеся оружием, похожими на оружие или же которые можно использовать как оружие?

В заключение сотрудник безопасности или сотрудник ОВД должен поблагодарить за сотрудничество и выразить пожелание, чтобы пассажир с данного момента и до посадки в самолет не принимал ни от кого никаких предметов и не оставлял свои вещи без личного присмотра или под присмотром неизвестных лиц.

Общие требования к проведению обязательного опроса по багажу таковы: беседа ведется в спокойной и доброжелательной манере, задавать вопросы лучше негромким голосом, немного наклонившись к пассажиру, чтобы оказать необходимое психологическое воздействие; вопросы предлагаются пассажирам в корректной форме, на понятном для них языке; начать опрос лучше всего со слов о том, что цель предстоящей беседы - безопасность самого пассажира и его рейса, так как это создает нужный настрой; вопросы должны быть составлены в определенной логической последовательности, которой необходимо придерживаться; в случае непонимания вопрос можно повторить, но при этом не менять формулировок; вопросы должны быть открытыми, т.е. они предполагают развернутые ответы, а не просто: «да» и «нет».

Технология проведения профайлинга предполагает, что могут возникнуть самые различные по сложности ситуации и в любой момент нахождения пассажира (посетителя) в здании аэровокзала. Поэтому существуют разные варианты опроса пассажира по подозрительным моментам. Так, в целях предотвращения незаконного оборота оружия нельзя упускать из вида такую ситуацию, когда пассажир перевозит с соблюдением требуемых условий в зарегистрированном багаже следующие предметы: арбалеты, ружья для подводной охоты, мечи, кинжалы, ножи, имитаторы любого вида оружия и др. В этой ситуации необходимо особенно внимательно следить за поведением пассажира.

При проявлении внешних признаков тревоги, неуверенности, стресса сотруднику САБ или представителю органа внутренних дел следует задать вопросы следующего содержания:

Кому принадлежат эти предметы?

Где, когда и с какой целью Вы их приобрели?

Каким образом собираетесь их использовать в том городе, стране, регионе, куда Вы направляетесь?

Пассажир должен дать четкие логичные ответы на эти вопросы и при утверждении, что данный предмет принадлежит именно ему, должен быть в состоянии объяснить их предназначение и как им пользоваться. Если в ходе предполетного досмотра предъявлено или обнаружено огнестрельное, газовое, пневматическое и другое оружие, сотрудник органа внутренних дел на транспорте обязан проверить наличие у пассажира документов на право хранения и ношения оружия, а в необходимых случаях соответствующего разрешения на его ввоз (вывоз), а также произвести тщательный осмотр оружия и сделать соответствующую отметку в актах приемки оружия на период полета.

При возникших подозрениях следует задать такого рода вопросы:

Кому принадлежит лицензия на оружие?

Какой срок действия лицензии на приобретение оружия?

Где и когда данная лицензия была выдана?

С какой целью Вы перевозите данное оружие?

Известны ли Вам правила обращения с оружием?

Вы охотник?

У Вас имеется охотничий билет? (в случае перевозки охотничьего оружия);

В каких спортивных мероприятиях Вы планируете принимать участие?

Уже принимали участие? (при перевозе спортивного оружия).

Сбивчивые и неясные ответы, признаки лжи и явного стресса в поведении будут свидетельствовать о возможной причастности данного лица к таким противоправным действиям, как незаконный оборот оружия.

При подозрении в предъявлении поддельной или неисправной визы представителю авиакомпании (сотруднику САБ, милиции) следует поставить перед пассажиром такие вопросы:

Где Вы получали визу?

Кто, когда выдавал Вам эту визу?

Какая валюта принята в данной стране, куда (откуда) Вы направляетесь?

Назовите срок действия визы.

На какой срок Вы отправляетесь в данную страну?

Здесь очень важно обратить внимание на то, знает или не знает пассажир дат, указанных в визе.

В случае применения профайлинга сотрудниками органов внутренних дел при проведении, например, оперативных проверок в зоне пограничного (паспортного) контроля в целях выявления лиц с недействительными документами и (или) лиц, которым временно ограничен выезд из Российской Федерации, в связи с задержанием по подозрению в совершении преступления либо с привлечением в качестве обвиняемого пассажиру выборочно и (или) при возникших подозрениях можно задать примерно такие вопросы:

Имеются ли у Вас ограничения на выезд из Российской Федерации?

Не были ли Вы в качестве обвиняемого, подсудимого?

Где и когда Вы получали паспорт или иной предъявляемый документ?

Ваша фамилия, имя, отчество?

Дата Вашего рождения?

Место жительства? (сверить ответы с данными в паспорте).

Если пассажир путается в собственных паспортных данных, напрягается при произнесении его фамилии, имени и отчества, демонстрирует признаки лжи при ответах на вопросы об ограничениях на выезд и привлечении к уголовной ответственности, можно предположить, что это лицо, связано с теми или иными преступлениями (правонарушениями).

Для выявления подозрительных признаков, указывающих на возможный провоз пассажиром (посетителем) запрещенных, предметов и веществ или размещение вещей в камерах хранения с противоправными целями, можно также задать ряд вопросов:

Кому принадлежит этот багаж?

Не оставляли ли Вы багаж без присмотра или посторонним малознакомым людям?

Что находится в Вашем багаже?

С какими целями Вы сдаете багаж в камеру хранения?

Рекомендуется проводить данный опрос при зафиксированных в поведении лица, сдающего багаж, вещи (в момент предъявления для досмотра), при несоответствии сдаваемого багажа статусу, общему облику человека, подозрительных сопровождающих и т.д., а также в качестве выборочного контроля и (или) дополнительной меры безопасности при усилении угрозы совершения АНВ. .

Характеристика пассажира.

Проведенные мероприятия на перечисленных этапах проверки предоставляют возможность охарактеризовать пассажиров с точки зрения потенциальной опасности для рейса (угрозы взрыва, захвата заложников), т.е. классифицировать их по категориям.

В зависимости от присвоенной характеристики (категории) должны варьироваться и последующие меры безопасности (проверки). Разделение пассажиров на категории должно

осуществляться в соответствии со степенью их угрозы для рейса, установленной при помощи профайлинга.

Условно выделяют четыре категории пассажиров: «низкий риск», «обычный риск», «высокий риск» и «очень высокий риск».

«Низкий риск» (пассажир «низкого риска»). В эту категорию входят пассажиры с зафиксированными положительными признаками (дипломаты, «известные» пассажиры, действующие сотрудники МВД России, ФСБ России и других силовых структур); пассажиры с положительными результатами проверки.

Профиль - неопасный пассажир. Можно с полным основанием предполагать, что такого рода пассажир: не имеет намерения совершить теракт; не может быть использован для совершения теракта.

«Обычный риск» (пассажир «обычного риска»). Отнести пассажиров к данной группе позволяют: положительные результаты проверки; подозрительные признаки не выявлены или же не получили негативного подтверждения в ходе собеседования.

Профиль - неопасный пассажир. Можно с полным основанием предполагать, что исходный уровень угрозы от данного типа пассажира ограничен.

«Высокий риск» (пассажир «высокого риска»). В данную категорию входят те пассажиры, в отношении которых в ходе проверки были обнаружены подозрительные признаки, получившие при опросе дополнительное подтверждение.

Профиль - потенциально опасный пассажир. В этом случае можно с полным основанием предполагать, что пассажир представляет собой угрозу для рейса или каким-то образом задействован в осуществлении теракта.

«Очень высокий риск» (пассажир «очень высокого риска»). Эту категорию составляют пассажиры, в отношении которых были зафиксированы негативные (критические) признаки. В ходе собеседования по выявленным подозрительным признакам сотрудником безопасности были получены данные, свидетельствующие о высокой степени причастности данного лица к планируемому теракту. В частности, со значительной степенью достоверности выявляется намерение совершить теракт на борту самолёта, например путем вооруженной атаки с использованием холодного или огнестрельного оружия, ручных гранат, боевых кассетных элементов, самодельных взрывных устройств и т.д.

Профиль - потенциально опасный пассажир. К пассажирам, которым присвоен статус «высокий риск» и «очень высокий риск», должны быть применены дополнительные (усиленные) меры безопасности, осуществляемые СБ и правоохранительными органами.

Цель усиленных мер безопасности - вынесение окончательного решения по поводу причастности данного пассажира к планируемому теракту и соответственно о возможности осуществления им авиаперелета (проезда) или его задержание.

Профайлинг - это система, гибко реагирующая на социально-политические изменения и соответственно на характер угрозы, что дает основание рассматривать данную концепцию как методологический подход к организации превентивной защиты объектов и территорий от противоправных действий, в том числе от терроризма.

Внедрение профайлинга должно способствовать повышению общего уровня безопасности, так как состояние защищенности повышается за счет применения разносторонних подходов и технологий по предупреждению актов незаконного вмешательства, проведения ряда практических мероприятий, охватывающих различные аспекты выявления признаков подготовки противоправных действий.

Профайлинг базируется на методе оценки угрозы (характеристике угрозы), что позволяет выработать меры защиты как адекватный ответ на конкретную угрозу.

<p style="text-align: center;">Ответственность за неисполнение требований обеспечения транспортной безопасности</p>
--

Государством предусмотрена ответственность за неисполнение требований обеспечения транспортной безопасности:

Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности:

Статья 263.1. УК РФ «Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах»

Причинение тяжкого вреда здоровью: административный штраф до 80 000 рублей, либо ограничение свободы на срок до 3-х лет с лишением права занимать определенные должности

Повлекшее по неосторожности смерть человека – ограничение свободы на срок до 4 лет либо лишение свободы на срок до 5 лет

Повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц – лишение свободы на срок до 7 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Административная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности:

**Статья 11.15.1. Кодекса об Административных Правонарушениях РФ
«Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности»**

**Административный штраф на граждан в размере от 3 000 до 5 000 рублей;
на должностных лиц – от 20 000 до 30 000 рублей; на юридических лиц – от 30 000 до 50 000 рублей.**

**Повторное совершение административного правонарушения:
Административный штраф на граждан в размере 5 000 рублей; на должностных лиц – от 30 000 до 40 000 рублей; на индивидуальных предпринимателей – от 30 000 до 40 000 рублей;**

на юридических лиц – от 50 000 до 60 000 рублей либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

Информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности обеспечивается:

– Приказом Минтранса России от 06.09.2010 № 194 «О Порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»;

– Приказом Минтранса России от 16.03.11 № 56 «О Порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В конспекте лекций рассмотрены правовые и организационные основы системы обеспечения транспортной безопасности как основы решения основных актуальных проблем транспортной безопасности.

Представлены основные методики и рекомендации по выявлению потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства.

На основе существующей нормативно-правовой базы определены основные цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности.

В данном материале приведена схема поэтапной реализации требований ФЗ № 16 «О транспортной безопасности», включающая в себя определения угроз, категорирование, методики проведения оценки уязвимости, планирование мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, системы государственного управления и надзора за обеспечением транспортной безопасности.

Определен подход к изучению сущности мероприятий по оценке уязвимости с применением «модели нарушителя». Рекомендован для понимания порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта.

Тематика и содержание самостоятельной работы

Вопросы для повторения:

1. Цели и задачи обеспечения транспортной безопасности.
2. Определение термина «транспортная безопасность».
3. Основные источники правового регулирования обеспечения транспортной безопасности.
4. Принципы обеспечения транспортной безопасности.
5. Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС).
6. Цели, задачи и основные составные элементы Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.
7. Управление транспортной безопасностью при объявлении (установлении) различных уровней безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств водного транспорта.
8. Сущность понятия оценка уязвимости.
9. Рекомендуемый порядок проведения оценки уязвимости.
10. Понятие критического элемента.
11. Методика определения критического элемента.
12. Понятие термина «модель нарушителя».
13. Принцип применения модели нарушителя.
14. Нормативное правовое регулирование.
15. Определение угроз совершения АНВ.
16. Категорирование ОТИ и ТС.
17. Оценка уязвимости ОТИ и ТС.
18. Разработка и реализация требований.
19. Разработка и реализация мер (планов).
20. Подготовка специалистов.
21. Осуществление контроля и надзора.
22. Информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.
23. Руководящие документы, определяющие порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности.
24. Сведения, содержащиеся в плане обеспечения транспортной безопасности.

25.Порядок предоставления планов обеспечения транспортной безопасности в компетентный орган.

26.Основные задачи обеспечения транспортной безопасности.

27.Принципиальная схема управления транспортной безопасности.

28.Функции компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности.

29.Ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности.

РЕКВИЗИТЫ ОРГАНИЗАЦИИ

Начальнику Управления
транспортной безопасности
Федерального агентства морского и речного
транспорта

на № _____

ЗАЯВЛЕНИЕ

о присвоении категории объекту транспортной инфраструктуры и/или транспортному
средству

Заявитель

(полное и сокращенное наименования в соответствии с учредительными
документами)

в соответствии со статьей 6 Федерального закона от 09.02.2007 № 16 – ФЗ и приказом
Минтранса России от 21.02.2011 № 62 просит присвоить категорию объекту транспортной
инфраструктуры и/или транспортному средству и сообщает следующие данные*:

Полное наименование объекта транспортной инфраструктуры или полное наименование
транспортного средства (с указанием проекта и регистрационного номера), адрес места
нахождения/порт приписки _____

Собственник, юридический и фактический адрес, наименование, организационно-правовая
форма, регистрационный номер и дата внесения в ЕГРЮЛ, адрес
местонахождения _____

Количество совершенных и/или предотвращённых актов незаконного вмешательства (за
период последних 12 месяцев) _____

б=Возможное количество погибших или получивших вред здоровью людей, чел.

Возможный размер материального ущерба и ущерба окружающей природной среде, руб.

Контактный телефон/факс/e-mail _____

Приложение:

- 1) на ___ лист (ах) в 1 экземпляре
- 2) название электронного носителя в 1 экземпляре

Подпись заявителя

* - данные по 2-м и более объектам можно представлять в табличной форме

ТИПОВОЙ ПЛАН
обеспечения транспортной безопасности ОТИ»

План обеспечения транспортной безопасности ОАО «.....», Санкт-Петербург» разработан в соответствии с Порядком разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденным приказом Минтранса России от 11.02.2010 № 34.

План обеспечения транспортной безопасности ОАО «.....», Санкт-Петербург» разработан на основании результатов оценки уязвимости (Заключение о результатах оценки уязвимости ОАО «.....», Санкт-Петербург» утверждено Решением Управления транспортной безопасности от «___» _____ 2011 № ____) и определяет систему мер для защиты от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения акта незаконного вмешательства в деятельность морского транспортного комплекса, а также при подготовке и проведении контртеррористической операции.

План обеспечения транспортной безопасности ОАО «.....» пересматривается, уточняется и представляется на утверждение в Федеральное агентство морского и речного транспорта **не реже одного раза в 24 месяца.**

Изменения (дополнения) в План обеспечения транспортной безопасности ОАО «.....» согласовываются в установленном порядке с внесением соответствующей записи в лист изменений и дополнений Плана.

Изменения (дополнения) вносятся в План и представляются на утверждение в УТБ ФАМРТ в течение 30 дней с момента:

изменения результатов оценки уязвимости;

изменения требований нормативных правовых документов по обеспечению транспортной безопасности транспортной инфраструктуры или транспортных средств.

2. Описание ,,....., Санкт-Петербург.

- Краткое описание месторасположения ,,....., по отношению к городу Нс, тип, режим работы и т.п.
- Перечислить все отдельно стоящие здания и сооружения класс, находящиеся в собственности ОАО «.....Санкт-Петербург» со ссылкой на план класс (Приложение 1).
- Перечислить все здания и сооружения, имеющие отношения и вид деятельности (САБ, ПАСОП, ИАС, ТЗК, электроснабжения, управление транспортным движением, водоснабжение, очистные сооружения, принадлежащие другим собственникам и другие объекты жизнеобеспечения ОТИ) со ссылкой на план (Приложение 1).
- Дать краткую характеристику периметрового ограждения, системы охраны периметра (если есть), указать кол-во и назначение КПП, кол-во и назначение стационарных и мобильных постов охраны, маршруты патрулирования, сторожевые вышки, камеры наружного видеонаблюдения со ссылкой на план охраны ОТИ.

3. Сведения о лицах, ответственных за обеспечение транспортной безопасности

- Генеральный директор (Ф.И.О. полностью), № приказа о его назначении, № тел., кратко, за что отвечает по ТБ.
- Заместитель генерального директора по ТБ (Ф.И.О. полностью), № приказа о его назначении, тел., кратко изложить должностные обязанности.
- Начальник **СОТБ (Ф.И.О. полностью)**, № приказа о его назначении, № тел., **кратко** изложить должностные обязанности.
- Сведения о кадровом составе СОТБ (должности, численность по штату и фактическая, кратко – функциональные обязанности по каждой должности).
- Фамилия, имя отчество руководителя подразделения охраны Минтранса России или при органах внутренних дел, № тел., должностные обязанности по договору, численность подразделений охраны.
- Фамилия, имя отчество начальников ЛОВД, таможенного поста, пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации №№ телефонов, кратко изложить должностные обязанности по ТБ, численность личного состава указанных подразделений.
- Наименование территориального органа ФСБ России, ответственного за № тел. дежурного УФСБ России.

4. Сведения о границах зон транспортной безопасности

- Указать границы контролируемой зоны и зон ограниченного доступа с подробным описанием участков ограждения, зданий по которым проходит граница, КПП, постов охраны, сторожевых вышек, причалов и стоянок ТС, со ссылками на план охраны (Приложение 2).

- Указать границы охраняемых зон объектов навигации и ТЗК, а также всех зданий и сооружений, находящихся за пределами периметрового ограждения Подробно, если эти объекты принадлежат ОАО «..... Санкт-Петербург, кратко, если эти объекты принадлежат другим собственникам, со ссылками на планы этих объектов (Приложение № ____).

- Указать границы и площадь стерильных? зон, пунктов досмотра (зон контроля) пассажиров, пунктов досмотра багажа, грузов, почты, бортовых запасов со ссылками на план (Приложение № ____), планы (схемы) грузового терминала, зала официальных лиц и делегаций, зала VIP, цеха бортпитания (Приложение № ____).

5. Сведения о критических элементах Санкт-Петербург и их границах

Дать краткое описание условий функционирования каждого объекта, привести в приложениях их планы (схемы), указать какими последствиями грозит вывод из строя каждого из этих объектов для безопасной и бесперебойной работыи/или к каким чрезвычайным ситуациям это приведет. Как минимум, должна быть приведена информация по следующим объектам:

- здание
- ТЗК (топливо-заправочный комплекс);
- АДП, КДП (диспетчерская);
- здание ПАСОП;
- пожарное депо;
- ВПП, РД, стоянки ВС;
- объекты ОрВД;
- трансформаторная подстанция;
- котельная;
- водоснабжение;
- очистные сооружения;
- ж/д станция, подъездные пути;
- автобусная станция, автопарковки, автомобильные эстакады, мосты, тоннели;

- зона безопасности на привокзальной площади.

6. Пропускной и внутриобъектовый режим

Дать краткое описание пропускного и внутриобъектового режимов вН-ск (из соответствующей Инструкции по пропускному и внутриобъектовому режимам), при этом подробно описать технологию работы на КПП. Те мероприятия и процедуры, которые уже есть в Инструкции по пропускному и внутриобъектовому режимам записать как **I уровень безопасности (потенциальные угрозы)**.

II уровень (непосредственные угрозы) – указать дополнительные к I уровню меры безопасности, например:

- на КПП проводится выборочная проверка (не менее 5%) документов, удостоверяющих личность у персонала, имеющего постоянные пропуска в КЗА;
- запрещается выход сотрудников на работу не в свою смену и нахождение на охраняемых объектах в нерабочее время без письменного разрешения начальника СОТБ;
- ограничивается выдача разовых пропусков (личных и транспортных);
- ограничивается или запрещается допуск лиц и автотранспорта по разовым и/или временным пропускам в определенные зоны ограниченного доступа и на объекты инфраструктуры (стоянки ВС, перрон, АТБ, АДП, КДП и т.д.);
- выставляются дополнительные посты на границах зон безопасности внутри КЗА (выезд на перрон);
- проводится выборочная проверка (не менее 5%) документов удостоверяющих личность у пассажиров и посетителей на входах в зданиеКомплекса;
- проводится выборочная проверка (не менее 5%) документов удостоверяющих личность и свидетельств о регистрации транспортного средства при въезде на автостоянки расположенные ближе 500 м от здания
- Запрет на стоянку в 50-ти метровой зоне безопасности перед зданием за исключением общественного, маршрутных такси и легковых такси, имеющих лицензию;
- запрещается въезд на автопарковки, расположенные ближе 500 метров от здания АВК и стоянка на автодорогах ближе 500 м от АВК и критически важных объектов аэропорта грузового автотранспорта, фургонов, пикапов и автоцистерн;

III уровень (прямые угрозы) – указать дополнительные к II уровню меры безопасности, например:

- на КПП проводится выборочная проверка (не менее 10%) документов, удостоверяющих личность у персонала, имеющего постоянные пропуска в

- временно прекращается выдача всех видов пропусков;
- прекращается допуск на территорию и объекты аэропорта автотранспорта и лиц по разовым и временным пропускам, кроме тех, от деятельности которых зависит безопасная и бесперебойная работа аэропорта, в сопровождении сотрудников СОТБ или милиции;
 - увеличивается численный состав (до 20%) сотрудников СОТБ и ЛОВД за счет сотрудников, вызываемых из отпусков, из других смен, сверхурочной работы;
 - проводится выборочная проверка (не менее 10%) документов удостоверяющих личность у пассажиров и посетителей на входах в здание;
 - проводится выборочная проверка (не менее 10%) документов удостоверяющих личность и свидетельств о регистрации транспортного средства при въезде на автостоянки расположенные ближе 500 м от здания;
 - в случае обнаружения подозрительных предметов в здании, вблизи КЭ на других объектах проводится немедленная эвакуация всех лиц, находящихся на этих объектах и/или ВС.

7.Пункты управления обеспечением транспортной безопасности в Санкт-Петербург

- Дать описание диспетчерской СОТБ (кол-во объектов принимаемых под охрану пожарно-охранной сигнализации, сколько видеокамер выведено на монитор и на запись, и т.д.), средства связи, выполняемые функции;
- Описание караульного помещения СОТБ, ведомственной или вневедомственной охраны, вооружение, средства связи, выполняемые функции;
- Описание помещения, средства связи и функции сменного руководителя СОТБ;
- Описание пункта ЛОВД, средства связи, вооружение, выполняемые функции.

8.Инженерные сооружения авиационной безопасности

- Подробно описать периметровое ограждение со ссылкой на план, физические средства охраны (решетки на окнах, двери, замки) на зданиях и сооружениях, по которым проходит граница охраняемой зоны ограниченного доступа (контролируемой зоны а.....);
- Описание периметровой дороги с указанием периодичности ее патрулирования ;

- Вышки, посты, КПП – их оборудование;
- Решетки и другие ограждения в канавах, руслах рек, коллекторах;
- Запасные ворота, в том числе на подъездных ж/д путях, их описание, наличие сигнализации, системы видеонаблюдения;
- Средства принудительной остановки автотранспорта, установленных на КПП;
- Описание 50-ти метровой зоны безопасности перед зданием
- Локализаторы взрывных устройств (взрывозащитные контейнеры, урны, пленки, перегородки, блокираторы радиовзрывателей).

9. Досмотр

9.1. Досмотр на КПП и на входе в ОТИ

Описание процедуры досмотра персонала, лиц сторонних организаций, автотранспорта на КПП. (I уровень безопасности);

II уровень (непосредственные угрозы) – указать дополнительные к I уровню меры безопасности, например:

- Выборочный (не менее 5%) тактильный досмотр персонала, имеющего постоянные пропуска, 100% тактильный досмотр лиц, имеющих разовые и временные пропуска;
- Углубленный досмотр автотранспорта, при допуске его в контролируемую зону аэропорта по разовым и временным пропускам;
- Досмотр с помощью ручного металлоискателя наземного авиаперсонала и работников аэропорта на входе в воздушное судно;
- Выборочный (не менее 5%) ручной досмотр ручной клади персонала, имеющего постоянные пропуска, 100% ручной досмотр ручной клади лиц, имеющих разовые и временные пропуска;
- Выборочная проверка заданий и удостоверений членов экипажей судов и персонала ОТИ при допуске их на КЭ;

III уровень (прямые угрозы) – указать дополнительные к II уровню меры безопасности, например:

- Выборочный (не менее 10%) тактильный досмотр персонала и работников, имеющих постоянные пропуска, 100% тактильный досмотр лиц, имеющих разовые и временные пропуска;
- Выборочный (не менее 10%) ручной досмотр ручной клади персонала, имеющего постоянные пропуска, 100% ручной досмотр ручной клади лиц, имеющих разовые

и временные пропуска.

- Выборочный тактильный досмотр персонала и работников ОТИ на входе на КЭ;
- 100% проверка полетных заданий, удостоверений членов экипажей судов и документов, удостоверяющих личность у членов экипажей судов и персонала ОТИ при допуске их на КЭ.

9.2. Досмотр на входе в здание и меры безопасности при въезде на автостоянку перед зданием

Описание процедуры досмотра пассажиров и посетителей при входе в здание м, порядок допуска и фиксируемые данные при въезде на привокзальную автостоянку, регламента допуска автотранспорта в 50-ти метровую зону безопасности перед зданием (**I уровень безопасности**).

II уровень (непосредственные угрозы) – указать дополнительные к I уровню меры безопасности, например:

100% досмотр с помощью стационарного металлоискателя пассажиров и посетителей, ручной клади и багажа с помощью стационарного рентгенотелевизионного интроскопа;

Выборочная проверка документов и выборочный личный досмотр (ЛЮВД) лиц кавказской национальности, лиц проявляющих признаки нервозности, агрессии или находящихся в ступоре;

Выборочный досмотр автотранспорта с иногородними номерами, старых автомобилей, пикапов, микроавтобусов и фургонов при въезде на автостоянку в 50-ти метровой зоне безопасности;

III уровень (прямые угрозы) – указать дополнительные к II уровню меры безопасности, например:

Прекращение допуска в 50-ти метровую зону безопасности автотранспорта, кроме рейсовых автобусов и маршрутных такси;

Ограничение по доступу в зданиелиц, не являющихся пассажирами (провожающих, встречающих, посетителей, таксистов и др.);

Проверка документов и личный досмотр:

- женщин и мужчин кавказской внешности в длинной просторной одежде;
- беременных женщин, путешествующих в одиночку;
- пассажиров без багажа по внешнему виду и одежде не похожих на предпринимателей;
- пассажиров, проявляющих признаки нервозности, агрессии или находящихся в

ступоре.

9.3. Досмотр и обеспечение безопасности ОТИ

Для каждого типа ОТИ, какие принимает, описывается состав группы досмотра (сотрудники СОТБ, специалистслужбы, член экипажа, сотрудники органов пограничного и таможенного контроля), технология предполетного досмотра судов и ОТИ (отдельно для внутренних и международных рейсов), для каждого номера группы досмотра – его функции и техническое оснащение. Указывается реальный перечень мест досмотра УОД где может спрятаться кто-либо или может быть заложено СВУ (**I уровень безопасности**).

II уровень (непосредственные угрозы) – указать дополнительные к I уровню меры безопасности, например:

- Увеличение численного состава группы досмотра, с выполнением дополнительных функций (досмотр ручной клади и тактильный досмотр обслуживающего персонала, работающего внутри и снаружи ОТИ, допуск на КЭ только при наличии задания на проведение работ, и т.д.);
- Проверка бортовой документации по транспортной безопасности;
- Увеличение в 1,5 – 2 раза времени проведения досмотра персонала, более тщательное обследование салона, туалетов, кухни, сидений, багажных полок и досмотр технического и личного имущества (одеял, подушек, аптечек и т.д.);
- Проверка количества мест по накладной, целостности упаковки и наличия стикеров на контейнерах и коробках.
- Контроль за загрузкой багажа и грузов, проверка количества мест по накладным и наличия стикеров.
- Вооруженная охрана (не менее 2-х человек) под бортом судна от момента прихода экипажа до закрытия люков и начала отхода от причала;
- Сопровождение ВС патрульной машиной с вооруженными сотрудниками охраны до выезда на КПП.

III уровень (прямые угрозы) – прямыми угрозами в данном случае следует считать угрозы в адрес конкретного ТС, и в этом случае проводится дополнительный (специальный) досмотр.

Дать перечень ситуаций, когда необходимо провести дополнительный досмотр персонала (устная угроза в адрес конкретного рейса, записка, найденная на борту, обнаружение оружия или СВУ на борту судна или на ОТИ, ввод в эксплуатацию после регламентных работ, оперативная информация, попытка или акт незаконного вмешательства

и т.д.);

Состав группы дополнительного досмотра судов (сотрудники СОТБ, специалисты инженерно-транспортной службы, сотрудники ЛОВД, кинологи, взрывотехники и др.), технология дополнительного досмотра каждого типа судов, для каждого номера группы досмотра – его функции и техническое оснащение. Указывается перечень мест дополнительного досмотра (включает в себя перечень мест предполетного досмотра, плюс снятие подволока, в тщательный досмотр трюмов, туалетах, салоне и т.д.), досмотр всех мест, где может спрятаться человек или может быть заложено СВУ.

Норматив времени не устанавливается – дополнительный досмотр проводится до тех пор, пока не будет гарантированно устранена угроза безопасности ОТИ/ТС.

9.4. Предполетный досмотр пассажиров и вещей, находящихся при пассажирах

Дать описание технологии досмотра пассажиров и вещей находящихся при них (ручная кладь и багаж) с описанием применяемых технических средств досмотра **(I уровень безопасности).**

II уровень (непосредственные угрозы) – указать дополнительные к I уровню меры безопасности, например:

- Увеличение времени досмотра одного пассажира (снижение пропускной способности пункта досмотра), открытие дополнительных пунктов досмотра, увеличения численности персонала досмотра СОТБ;
- Выборочный (не менее 10%) ручной досмотр ручной клади и багажа после просвечивания на РТИ;
- Выборочный (не менее 25%) тактильный досмотр пассажиров после проверки с помощью стационарного металлоискателя;
- Выборочная (не менее 10%) проверка ручной клади и багажа с помощью детекторов ВВ и/или собак, подготовленных на поиск взрывчатых веществ;
- Выборочная или полная проверка пассажиров по системе «Розыск-Магистраль» (сотрудники ЛОВД);
- Дополнительные меры безопасности при входе в пункт досмотра (зону контроля) и выходе на перрон (телетрапы) – наличие вооруженных сотрудников ЛОВД, наблюдение за поведением пассажиров и т.д.

III уровень (прямые угрозы) – указать дополнительные к II уровню меры безопасности, например:

- Информирование пассажиров о переносе на более раннее время начала регистрации (1-2 часа);

- Увеличение времени досмотра одного пассажира (снижение пропускной способности пункта досмотра), открытие дополнительных пунктов досмотра, увеличения численности персонала досмотра СОТБ;
- Привлечение дополнительных сил милиции быстрого реагирования, МВД, (ОМОН);
- Выборочный (не менее 25%) ручной досмотр ручной клади и багажа после просвечивания на РТИ;
- 100 % тактильный досмотр пассажиров после проверки их с помощью стационарного металлоискателя;
- Выборочная (не менее 25%) проверка ручной клади и багажа с помощью детекторов ВВ и/или собак, подготовленных на поиск взрывчатых веществ;
- Дополнительные меры безопасности внутри (предотвращение скопления пассажиров перед пунктами досмотра (зонами контроля), вооруженное патрулирование совместно с сотрудниками ЛОВД, в том числе мест общественного пользования, наблюдение, выявление подозрительных лиц, выборочная проверка документов и т.д.).

9.5. Послеполетный досмотр пассажиров и вещей, находящихся при пассажирах

Описать силы (ЛОВД, СОТБ) и техническое оснащение пункта послеполетного досмотра.

I уровень безопасности – выборочная проверка.

II уровень (непосредственные угрозы) – проверка всех пассажиров определенных рейсов или направлений.

III уровень (прямые угрозы) – проверка всех прибывающих пассажиров.

9.6. Предполетный досмотр грузов и почты

I уровень безопасности – дать описание технологии досмотра грузов и почты.

II уровень (непосредственные угрозы) – указать дополнительные к I уровню меры безопасности, например:

- Выдержка грузов в течение 24 часов (кроме скоропортящихся);
- Выборочная проверка содержимого грузовых упаковок (в присутствии отправителя);
- Обследование грузовых упаковок с помощью детекторов взрывчатых веществ и/или собак, подготовленных на поиск взрывчатых веществ;
- Применение камер моделирования (если они есть).

III уровень (прямые угрозы) – указать дополнительные к II уровню меры безопасности, например:

- Прием грузов только у «известных грузоотправителей»;
- Прекращение отправки грузов пассажирскими воздушными судами.

9.7. Предполетный досмотр зарегистрированного багажа, проводимый в отсутствие пассажира (.....)

I уровень безопасности – дать описание технологии работы многоуровневой системы досмотра багажа.

II уровень (непосредственные угрозы) – указать дополнительные к I уровню меры безопасности.

III уровень (прямые угрозы) – указать дополнительные к II уровню меры безопасности.

10. Технические средства обеспечения транспортной безопасности

Дать описание состава оборудования, алгоритмов работы и функциональных характеристик следующих инженерно-технических средств авиационной безопасности (при их наличии):

- Автоматизированная система контроля и управления доступом персонала (СКУД);
- Система охраны периметра и стоянок ТС;
- Система видеонаблюдения;
- Технические средства досмотра;
- Автоматизированная (многоуровневая) система досмотра багажа;
- Охранное освещение;
- Охранно-пожарная сигнализация зданий и сооружений;
- Средства связи СОТБ, ЛОВД, подразделения охраны;
- Оснащение диспетчерского пункта СОТБ.

11. Инженерно – технические системы обеспечения транспортной безопасности

Повтор пунктов 8 и 10.

12. Порядок накопления, обработки и хранения данных

Дать описание порядка обработки и хранения данных со следующих систем (если эти

сведения не вошли в пункт 10):

- Автоматизированная система контроля и управления доступом персоналом ;
- Система видеонаблюдения;
- Система охраны периметра и стоянок ТС;
- Технические средства досмотра;
- Автоматизированная система досмотра багажа;
- Охранно-пожарная сигнализация зданий и сооружений;

Если какие-либо данные передаются в органы внутренних дел и/или ФСБ России – дать описание.

13. Контрольно-пропускные пункты

- Указать количество и оснащение КПП, дать описание технологии работы на них, если эти сведения не вошли в пункты 2 и 6.
- Указать количество и оснащение пунктов досмотра, дать описание технологии работы на них, если эти сведения не вошли в пункты 2 и 9.

14. Порядок выдачи документов, дающих право для прохода (проезда) на объект транспортной инфраструктуры, в/на критический элемент объекта транспортной инфраструктуры, на ТС, а также идентификации личности по ним

- Описать порядок оформления и выдачи пропусков в контролируемую зону
„.....“ виды пропусков, работа бюро пропусков „.....“;
- Дать описание зон допуска, перечислить отдельные объекты на территории м , доступ в которые осуществляется по пропускам, выдаваемым другими организациями
„.....“
- Порядок доступа в контролируемую зону (УОД) по разным видам пропусков, включая летные пропуска.

15. Порядок прохода, проезда лиц, транспортных средств в зону транспортной безопасности, в/на критический элемент объекта транспортной инфраструктуры, на ТС через контрольно пропускной пункт

Повтор пунктов 6 и 14.

16. 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 связана с обеспечением транспортной безопасности

Привести схемы оповещения и взаимодействия, порядок доведения информации до персонала СОТБ, ЛОВД, подразделений охраны, наличие закрытой связи.

17. Порядок действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва»

Дать описание действиям СОТБ, ПАСОП, других служб а,,,,,, ЛОВД, подразделения охраны (ведомственной охраны Минтранса России или вневедомственной охраны при органах внутренних дел) при возникновении кризисных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса:

- диверсия (взрыв, применение огнестрельного или бактериологического оружия, ядовитых или радиоактивных веществ) в здании ,, на привокзальной стоянке, на ТС, и д.т.;

- угроза взрыва, применения огнестрельного или бактериологического оружия, ядовитых или радиоактивных веществ в здании ОТИ или на ТС, и прилегающих к нему объектах

- захват и попытка захвата заложников на ОТИ/ТС
- обнаружение оружия и взрывных устройств при досмотре;
- обнаружение опасных предметов НА ОТИ/ТС;
- проникновение посторонних лиц и транспортных средств на территорию контролируемой зоны или КЭ.

Порядок действий не должен содержать сведений о развертывании сил и средств по плану проведения спецоперации.

Ликвидация последствий диверсии урегулируются по плану МЧС. Ситуации, связанные с захватом заложников – урегулируются оперативным штабом. Кризисный штаб руководит действиями в этих случаях только до развертывания соответствующих органов управления.

18. Порядок доступа к сведениям, содержащимся в Плане

Дать перечень должностных лиц, которые должны быть ознакомлены с Планом, с выписками из плана должны быть ознакомлены СОТБ, ЛОВД, подразделения ведомственной охраны Минтранса России или вневедомственной охраны при органах внутренних дел в части, их касающейся.

19. Порядок информирования компетентных органов и уполномоченных территориальных органов ФСБ России и МВД России о непосредственных и прямых угрозах совершения акта незаконного вмешательства

Описать порядок доведения информирования о непосредственных и прямых угрозах совершения актов незаконного вмешательства с указанием номеров телефонов, мобильной связи, АФТН, ФАКС, электронной почты.

20. Порядок организации как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти учений и тренировок

Испытания системы безопасности проводятся согласно положению (методике), которое разрабатывается службой безопасности порта, согласованному с руководителями территориальных органов ФСБ России и МВД России, с представителями таможни (для международных морских портов), с Минобороны России.

Испытания системы безопасности осуществляется путем использования:

- недействительного документа на право допуска и пребывания в контролируемой зоне или объекта его инфраструктуры;
- имитаторов (муляжей) взрывного устройства, огнестрельного, холодного оружия, средств подрыва для проверки профессионального мастерства операторов технических средств контроля безопасности;
- условно оставленных вещей и предметов в технологических зонах (в том числе стерильных) и залах ожидания пассажирских терминалов с целью оценки реагирования персонала на возможный источник угрозы безопасности;
- частного автотранспортного средства, оставленного без присмотра в определенной зоне ОТИ;
- языковой и письменной информации, содержащей отдельные элементы угрозы с целью оценки своевременности действий работников и спецперсонала и времени прохождения извещения об условной опасности.

Учения по транспортной безопасности проводятся администрацией ОТИ совместно с территориальным органом внутренних дел на транспорте, территориальным органом ФСБ России и территориальным управлением уполномоченного органа по надзору и контролю в сфере транспорта путем организации специальных тренировок и тактико-специальных учений по отработке совместных действий при следующих видах актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса:

- угоне (попытке угона) ТС;
- несанкционированном проникновении на объекты организации и КЭ;

- угрозе взрыва;
- усилении мер безопасности в условиях повышенной угрозы;
- обнаружении в контролируемой зоне привокзальном комплексе или на ТС подозрительных предметов, сумок, чемоданов;
- выявлении подозрительных пассажиров, багажа, вещей, находящихся при пассажирах, или обнаружении запрещенных к перевозке опасных веществ и предметов.

Изучение технических и технологических характеристик ОТИ/ТС, организации эксплуатации (порядка функционирования)

Таблица 2.1

№	Отрабатываемые элементы	Отметка о выполнении
Изучение		
1	Руководство ОТИ/ТС (лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности)	
2	Изучение генерального плана объекта / схемы ТС, технических паспортов, планов территории/судна, состава сооружений и технологического оборудования, их балансовой стоимости, порядка и состава технологических операций	
3	Изучение проектной и рабочей документации, изучение проектной и рабочей документации отдельных элементов, документации инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безопасности, коммуникаций, энергоснабжения, водоснабжения, теплоснабжения, газообеспечения, других систем жизнеобеспечения (с опросом ответственных лиц)	
4	Изучение функциональных особенностей отдельных элементов (назначение зданий, сооружений, внутренних помещений, оборудования, а так же технологических и технических характеристик, режимов работы и эксплуатации)	
Описание ОТИ/ТС		
5	Геологические, гидрологические, географические особенности объекта, мест стоянки и плавания ТС	
6	Характер местности и рядом расположенных объектов, оказывающих влияние на уязвимость ОТИ/ТС	
7	Климатические условия, неблагоприятно влияющие на обеспечение безопасности ОТИ/ТС	
Организация эксплуатации (порядок функционирования) ОТИ/ТС		
8	Технологические операции (режим работы и возможная численность персонала и посетителей в различное время суток)	
9	Основные технические системы, обеспечивающие выполнение технологических операций (в том числе характеристика транспорта, обслуживаемого ОТИ)	
10	Технические системы обеспечения (системы энергоснабжения, освещения, водо-, тепло-, газо - обеспечения, канализации, вентиляции и кондиционирования, системы инженерных коммуникаций, системы связи и громкоговорящего оповещения, компьютерной сети,	

	коммуникации)	
Определение границ зон свободного доступа, зон транспортной безопасности, перевозочного сектора зоны транспортной безопасности, технологического сектора зоны транспортной безопасности и перечня критических элементов		
11	Анализ производственного цикла ОТИ/ТС	
12	Анализ особенностей и временных показателей производственно-технологических процессов, мест скопления людей (персонала, пассажиров, посетителей и т.п.), акты незаконного вмешательства на которых могут привести к полному или частичному прекращению функционирования ОТИ/ТС или возникновению чрезвычайной ситуации	
13	На основе определения конкретных сооружений и технологического оборудования ОТИ/ТС, при воздействии на которые нарушитель может реализовать наибольшую по потерям потенциальную угрозу, определяются критические элементы	
14	Обследование периметра ОТИ/ТС, в том числе периметрового ограждения, фотосъемка отдельных участков	
15	Обследование прилегающей территории/акватории, путей подъезда, подхода, мест стоянок и остановки автотранспорта, выявление естественных препятствий и возможных мест укрытия потенциальных нарушителей с фотосъемкой отдельных участков	
16	Обследование ближайших зданий и сооружений, их функционального предназначения, контрольно-пропускных пунктов (постов) обеспечения безопасности с фотосъемкой отдельных участков	
17	Обследование внешних коммуникаций и точек доступа к ним с фотосъемкой отдельных участков	
18	Обследование зон безопасности и секторов, наземных, подземных и надземных переходов, зон ограниченного доступа с фотосъемкой отдельных участков	
19	Обследование отделенных элементов, зданий и сооружений, внутренних помещений, технологического оборудования, поста (пункта) управления обеспечением безопасности с фотосъемкой отдельных участков	
20	Обследование систем водо-, тепло-, газообеспечения, канализации, вентиляции и кондиционирования, систем инженерных коммуникаций, энергоснабжения, систем связи и громкоговорящего оповещения, компьютерной сети с фотосъемкой отдельных участков	
21	Обследование мест расположения систем (оборудования), вероятность совершения АНВ в отношении которых максимальна	
22	Обследование мест, к которым необходимо проникнуть нарушителю для осуществления АНВ	
23	Обследование мест, защита которых прервет возможные последовательности, ведущие к нежелательному событию	
24	Составление рабочих результатов (промежуточное документирование). Результатом этапа является описание технических и технологических характеристик ОТИ/ТС, организации их эксплуатации (функционирования), включая геологические, гидрологические и географические особенности, определение границ зон, секторов безопасности и перечня критических элементов объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства.	

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Изучение системы принятых на ОТИ/ТС мер по защите от АНВ

Таблица 3.1

№	Оцениваемые элементы	Оценка
1	Охранная организация (учреждение), персонал которой осуществляет охрану ОТИ/ТС, порядок взаимодействия с соответствующими структурами МВД, ФСБ, МЧС России и другими органами государственной власти	
2	<p>Полнота разработки и исполнения внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ/ТС:</p> <p>положение (устав) подразделений транспортной безопасности ОТИ/ТС субъекта транспортной инфраструктуры (при наличии таких подразделений);</p> <p>организационно-штатная структура управления в субъекте транспортной инфраструктуры;</p> <p>номенклатура (перечень) должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры (далее — персонала), осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ/ТС;</p> <p>номенклатура (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ/ТС;</p> <p>положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ/ТС;</p> <p>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 транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ/ТС, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для свободного перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ/ТС, (далее - досмотр в целях транспортной безопасности);</p> <p>порядок проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки данных ИТСОТЬ, осуществляемых для выявления подготовки к совершению или совершения АНВ в отношении ОТИ/ТС;</p> <p>порядок реагирования сил обеспечения транспортной безопасности ОТИ/ТС на подготовку совершения или совершение АНВ в отношении ОТИ/ТС;</p> <p>порядок информирования Росморречфлота и уполномоченных подразделений ФОИВ о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ;</p> <p>порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровней угрозы и уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию;</p> <p>- порядок функционирования ИТСОТЬ, включая порядок передачи данных с таких систем уполномоченным подразделениям ФОИВ</p>	
3	Организация информирования в наглядной и доступной форме всех физических лиц, находящихся на ОТИ/ТС, а также юридических лиц, осуществляющих на нем какие-либо виды деятельности, о требованиях законодательства о транспортной безопасности и внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ/ТС, в части, их касающейся,	

	<p>включая запрещение:</p> <ul style="list-style-type: none"> - прохода (проезда) в зоны транспортной безопасности вне КПП или без соблюдения условий допуска; - перевозки по поддельным (подложным) и/или недействительным проездным, перевозочным и/или удостоверяющим личность документам; - проноса (провоза) предметов и/или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и зону свободного доступа ОТИ/ТС, а также о предметах и веществах, которые запрещены или ограничены для перемещения; - совершения АНВ в отношении ОТИ/ТС, а также иных действий, приводящих к повреждению устройств и оборудования ОТИ/ТС или использованию их не по функциональному назначению, влекущих за собой человеческие жертвы, материальный ущерб или возможность наступления таких последствий. 	
4	Организация ограничения доступа к сведениям о результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ/ТС и планам обеспечения транспортной безопасности ОТИ/ТС, в соответствии с законодательством Российской Федерации.	
5	<p>Установление в целях обеспечения транспортной безопасности:</p> <ul style="list-style-type: none"> - конфигурации и границ территории ОТИ/ТС, доступ в которую физических лиц, пронос (провоз) материальных объектов не ограничивается (зона свободного доступа ОТИ/ТС); - конфигурации и границ территории или части (наземной, подземной, воздушной, надводной, подводной) ОТИ/ТС, проход в которые осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты) (зона транспортной безопасности), а также критических элементов ОТИ/ТС; - конфигурации и границ участков зоны транспортной безопасности ОТИ/ТС, 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 (перевозочный сектор зоны транспортной безопасности); - конфигурации и границ участков зоны транспортной безопасности ОТИ/ТС, 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 (технологический сектор зоны транспортной безопасности); - схемы размещения и состава оснащения контрольно-пропускных пунктов (постов) на границах зоны безопасности и/или ее секторов, критических элементов ОТИ/ТС, а также зоны свободного доступа ОТИ/ТС. 	
6	Выделение на ОТИ/ТС помещения для управления инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности	
7	Полнота и качество отработки указаний и распоряжений компетентного органа (согласно нормативно-правовых актов)	
8	Организация анализа статистической информации по АНВ в отношении типовых объектов (Принимаемые меры – корректура Модели нарушителя).	
9	Организация пропускного и внутриобъектового режимов на ОТИ/ТС в соответствии с внутренними организационно-распорядительными документами субъекта транспортной инфраструктуры.	
10	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/ТС, а также правил их применения, уничтожения пропусков и допуска владельцев в соответствии с требованиями приказа № 41 от 08.02.2011 г.	
11	Существующий порядок досмотра персонала, посторонних лиц, и транспорта по зонам и секторам транспортной безопасности	
12	План обеспечения безопасности, схема организации охраны объекта, регламент и инструкции по вопросам обеспечения безопасности, планов на случай кризисных ситуаций, а так же чрезвычайных ситуаций, связанных с АНВ в деятельность ОТИ/ТС	
13	Регламентирующие документы и вопросы взаимодействия с уполномоченными подразделениями ФОИВ в области обеспечения безопасности объекта	
14	Порядок обеспечения устойчивости жизнеобеспечения ОТИ/ТС, защиты хранения и передачи информации	
15	Функциональные обязанности персонала ОТИ/ТС, в том числе подразделений обеспечения транспортной безопасности, их штатной численностью	
16	Информирование в наглядной и доступной форме всех физических лиц, находящихся на ОТИ/ТС, 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/ТС, в части их касающейся, включая запрещение: прохода (проезда) в зоны транспортной безопасности вне КПП или без соблюдения условий допуска; перевозки по поддельным (подложным) и/или недействительным путевым, проездным, перевозочным и/или удостоверяющим личность документам; проноса (провоза) предметов и/или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и зону свободного доступа ОТИ/ТС, а также о перечне таких предметов и веществ; совершения АНВ в отношении ОТИ/ТС, а также иных действий, приводящих к повреждению устройств и оборудования ОТИ/ТС или использованию их не по функциональному назначению, влекущих за собой человеческие жертвы, материальный ущерб или возможность наступления таких последствий.	
18	Обследование (включая фотографирование важных участков и элементов) ОТИ/ТС и прилегающей территорией/акваторией (расчистка от деревьев и кустарников, рубежи инженерных сооружений, укрытия для сил охраны, наличие предупредительных табличек, решетки на входных/выходных отверстиях), путей подъезда и подхода, коммуникаций, ограждения (целостность, заглубление в землю, высота) и т.д.	
19	Обследование (включая фотографирование важных участков) контрольно-пропускных пунктов (постов) обеспечения транспортной безопасности, мест въезда/выезда и стоянки транспорта, входа/выхода людей, ближайших зданий и сооружений, их предназначение, выявление естественных препятствий и возможных укрытий потенциальных нарушителей.	
20	Обследование мест размещения средств связи, средств сбора и обработки информации, аудио и видеозаписи	
21	Определение соответствия организационной системы предъявляемым требованиям по обеспечению транспортной безопасности	

Количественная оценка: 1 – необязательно; 2 – вероятно; 3 – скорее всего; 4 – почти в каждом случае

Инженерно-техническая система обеспечения транспортной безопасности

Таблица 4.1

1	Изучение состава и технических характеристик ИТСОТБ (инженерных сооружений, технических средств обеспечения транспортной безопасности, средств сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации)	
2	Видеообнаружение объектов видеонаблюдения на территории перевозочного сектора зоны транспортной безопасности	
3	Видеомониторинг объектов видеонаблюдения в границах технологического сектора зоны транспортной безопасности	
4	Видеораспознавание объектов видеонаблюдения на критических элементах ОТИ/ТС	
5	Видеоидентификацию объектов видеонаблюдения, перемещающихся через КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ/ТС	
6	Организация видеонаблюдения за действиями сил транспортной безопасности на КПП и посту (пункте) управления обеспечением транспортной безопасности ОТИ/ТС	
7	Выявление нарушителя, в реальном времени на всем периметре внешних границ зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ/ТС	
8	Передача данных (видеоизображения) на ПУ ИТСОТБ, в том числе удаленная, в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени	
9	Применение биометрических устройств на КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ/ТС	
10	Электронное документирование перемещения персонала и посетителей в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ/ТС или из них	
11	Организация хранения (технические характеристики сервера) в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности в течении одного месяца	
12	Возможность интеграции технических средств обеспечения транспортной безопасности с другими охранными системами	
13	Оснащение отдельно-выделенного помещения необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ/ТС, так и с силами обеспечения транспортной безопасности других ОТИ/ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие.	
14	Организация защиты ИТСОТБ от несанкционированного доступа к элементам управления, обработки и хранения данных.	
15	Изучение организации технического обслуживания ИТСОТБ: техническое состояние; квалификация персонала; выполнение регламентных работ ИТСОТБ.	
16	Обследование ИТСОТБ (ограждения, противотаранные устройства, решетки, усиленные двери, шлюзы, системы, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, сигнализации, охранного освещения)	
17	Проверка работоспособности ИТСОТБ, систем оповещения и жизнеобеспечения путем контрольных проверок и срабатываний	
18	Обследование системы электроснабжения ИТСОТБ (наличие автоматического переключения на резервное питание)	

19	Сведения о персонале ОТИ/ТС и персональных данных состава сил обеспечения транспортной безопасности и его укомплектованности	
20	Обеспеченность работников сил ОТБ ОТИ/ТС необходимыми служебными помещениями, создание для них безопасных условий труда	
21	Эффективность управления силами ОТБ (методы контроля и порядок проверки эффективности действий охраны)	
22	Профессиональная подготовка (Проведение учений и тренировок по реализации планов обеспечения транспортной безопасности с периодичностью не реже одного раза в год для ОТИ/ТС третьей и четвертой категорий и не менее двух раз в год для ОТИ/ТС первой и второй категорий, прохождение периодической аттестации)	
23	Организация передачи уполномоченным представителям подразделений ФОИВ, нарушителей пропускного и внутриобъектового режимов, лиц, проносящих или провозящих предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критический элемент ОТИ/ТС, лиц, совершающих или подготавливающих АНВ.	
24	Организация недопущения попадания предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ/ТС, путем их выявления и передачи представителям уполномоченных подразделений ФОИВ, а также локализации и устранения последствий их применения.	
25	Группа быстрого реагирования (оценивается): - специальное оснащение; - мобильность;- режим (круглосуточный) выполнения задач по реагированию на подготовку совершения или совершения АНВ в зоне транспортной безопасности и/или на критических элементах ОТИ/ТС, а также на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов;- место расположения (удаленность от ОТИ или критических элементов)	
26	Документы, регламентирующие систему оповещения и организацию взаимодействия подразделений транспортной безопасности их состава, технической оснащенности, наличия видов вооружения и специальных средств	
27	Обследование постов и маршрутов патрулирования, а так же состояния технической оснащенности и вооружения (специальные средства и техника, автотранспорт и другие транспортные средства, система и средства связи), помещений (инженерное оборудование, АРМы ПУ ИТСОТБ, места хранения оружия и боеприпасов, помещения для личного состава, гаражи для автотранспорта, служебные собаки и их содержание, СКУД)	
28	Практические действия личного состава при получении сигнала тревоги	
29	Определение фактического выполнения требований пропускного режима (контроля), силами охраны	
30	Определение фактической реализации организационных, технических мероприятий с использованием имеющихся инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности и реагирования сил обеспечения транспортной безопасности по разным сценариям путем учебной, практической отработки акта незаконного вмешательства с фото (видео) документированием	
31	Составление Акта обследования, где выполняется описание системы принятых субъектом транспортной инфраструктуры мер на ОТИ/ТС по защите от актов незаконного вмешательства, а также оценка ее соответствия требованиям по обеспечению транспортной безопасности	
32	Определение соответствия сил охраны предъявляемым требованиям по обеспечению транспортной безопасности.	

Количественная оценка: 1 – необязательно; 2 – вероятно; 3 – скорее всего; 4 – почти в каждом случае

Изучение системы принятых на ОТИ/ТС мер по защите от АНВ

№ п/п	Требования по обеспечению транспортной безопасности	уд/неуд
	Субъект транспортной инфраструктуры обязан:	
1	представить в Федеральное агентство морского и речного транспорта полные и достоверные сведения о субъекте транспортной инфраструктуры и об ОТИ для ведения реестра ОТИ и ТС, а также полную и достоверную информацию по количественным показателям критериев категорирования ОТИ, установленным Министерством транспорта РФ.	
2	Обеспечить проведение оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и представление ее результатов на утверждение в Федеральное агентство морского и речного транспорта в установленном порядке в течение 3 месяцев с даты размещения на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта сведений о присвоении категории объекту транспортной инфраструктуры, которое сопровождается соответствующим уведомлением субъекта транспортной инфраструктуры по электронной почте и в письменном виде.	
3	На основании утвержденных результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры представить в Федеральное агентство морского и речного транспорта план объекта транспортной инфраструктуры в течение 3 месяцев с даты утверждения результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры.	
4	Реализовать план объекта транспортной инфраструктуры поэтапно в предусмотренные этим планом сроки: в отношении объектов транспортной инфраструктуры III и IV категорий - не позднее одного года с даты присвоения категории объекту транспортной инфраструктуры.	
5	Обеспечивать обращение со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры, содержащимися в плане объекта транспортной инфраструктуры, которые являются информацией ограниченного доступа, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации в соответствии с частью 8 статьи 5 Федерального закона "О транспортной безопасности".	
	Разработать и утвердить следующие организационно-распорядительные документы, направленные на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры:	
6	положение (устав) о сформированном подразделении транспортной безопасности. В случае привлечения субъектом транспортной инфраструктуры подразделения транспортной безопасности для защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства приложениями к плану объекта транспортной инфраструктуры являются копия положения (устава) привлеченного подразделения транспортной безопасности и копия договора, в соответствии с которым привлечено указанное подразделение транспортной безопасности;	
7	организационная структура (схема) управления силами обеспечения транспортной безопасности;	

№ п/п	Требования по обеспечению транспортной безопасности	уд/неуд
8	перечень штатных должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры;	
9	перечень штатных должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры;	
10	перечень штатных должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на законных основаниях деятельность в перевозочном и технологическом секторах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры, за исключением уполномоченных подразделений федеральных органов исполнительной власти;	
11	порядок реагирования сил обеспечения транспортной безопасности на подготовку к совершению акта незаконного вмешательства или совершение акта незаконного вмешательства;	
12	порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровня безопасности объектов транспортной инфраструктуры, а также реагирования на такую информацию;	
13	порядок взаимодействия между силами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) силами обеспечения транспортной безопасности транспортных средств, с которыми имеется технологическое взаимодействие, включающее обслуживание транспортных средств, осуществление погрузочно-разгрузочных операций, посадку и высадку пассажиров (далее - технологическое взаимодействие);	
14	порядок (схема) информирования Федерального агентства морского и речного транспорта и уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органов внутренних дел и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта о непосредственных прямых угрозах и фактах совершения актов незаконного вмешательства;	
15	схема размещения и состав оснащения контрольно-пропускных пунктов и постов объекта транспортной инфраструктуры на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) ее частей, секторов, критических элементов объекта транспортной инфраструктуры и постов объекта транспортной инфраструктуры;	
16	схема размещения технических систем и средств досмотра, включающего мероприятия, осуществляемые в целях обеспечения транспортной безопасности, по обследованию физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц, и иных материально-технических объектов (далее - объекты досмотра), направленные на обнаружение оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, устанавливаемыми в соответствии с частью 13 статьи 12.2 Федерального закона "О транспортной безопасности" (далее - правила проведения досмотра), предусмотрен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее	

№ п/п	Требования по обеспечению транспортной безопасности	уд/неуд
	часть (далее - предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения), а также на выявление лиц, не имеющих правовых оснований для прохода (проезда) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее часть (далее - досмотр), на объекте транспортной инфраструктуры для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения;	
17	порядок передачи данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности уполномоченным подразделениям органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органов внутренних дел и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, согласованный с уполномоченными подразделениями указанных федеральных органов исполнительной власти, в том числе предусматривающий доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а также передачу данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры при предоставлении субъектом транспортной инфраструктуры помещений указанным подразделениям федеральных органов исполнительной власти для выполнения задач на объекте транспортной инфраструктуры в соответствии с установленными полномочиями (далее - порядок передачи данных);	
18	положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режимах на объекте транспортной инфраструктуры, состоящее в том числе из следующих разделов (приложений)	
19	порядок организации и проведения: досмотра; дополнительного досмотра, включающего мероприятия, осуществляемые в целях обеспечения транспортной безопасности по обследованию объектов досмотра в целях распознавания и идентификации предметов и веществ, выявленных в ходе досмотра, а также по обследованию материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства (далее - дополнительный досмотр); повторного досмотра, включающего мероприятия, осуществляемые при получении субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в целях обеспечения транспортной безопасности и выявления физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства, либо материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства (далее - повторный досмотр);	
20	наблюдение и (или) собеседование, включающие мероприятия, проводимые в целях обеспечения транспортной безопасности в ходе досмотра в случаях, предусмотренных настоящим документом, и направленные на выявление физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства, по результатам проведения которых принимается решение о проведении дополнительного досмотра (далее - наблюдение и (или) собеседование);	
21	порядок сверки и (или) проверки документов, на основании которых осуществляется допуск объектов досмотра в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) ее часть;	

№ п/п	Требования по обеспечению транспортной безопасности	уд/неуд
22	порядок учета и допуска в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, ее части, на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры объектов досмотра, а также порядок допуска транспортных средств в зону безопасности искусственного сооружения и их учета;	
23	порядок действий сил обеспечения транспортной безопасности при выявлении на контрольно-пропускных пунктах и постах объектов транспортной инфраструктуры объектов досмотра, не имеющих правовых оснований на проход (проезд) и нахождение в зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, ее части или на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры;	
24	порядок действий сил обеспечения транспортной безопасности при обнаружении предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения;	
25	перечень и порядок эксплуатации (функционирования) технических средств обеспечения транспортной безопасности, в том числе заграждений, противотаранных устройств, решеток, усиленных дверей, заборов, шлюзовых камер, досмотровых эстакад, запорных устройств, иных сооружений и устройств, предназначенных для принятия мер по недопущению несанкционированного проникновения и совершения актов незаконного вмешательства;	
26	порядок оценки данных, полученных с использованием технических средств обеспечения транспортной безопасности;	
27	порядок выдачи, учета, хранения, использования и уничтожения пропусков, предусмотренных Правилами допуска на объект транспортной инфраструктуры, приведенными в приложении;	
28	согласованные с уполномоченными подразделениями органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел:	
29	порядок передачи уполномоченным представителям подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел выявленных лиц, совершивших или подготавливающих совершение актов незаконного вмешательства, за которые установлена административная или уголовная ответственность, а также идентифицированного оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ при отсутствии законных оснований на их хранение и ношение;	
30	порядок согласования выдачи постоянных пропусков с уполномоченными подразделениями органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел и уведомления уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел о выдаче разовых пропусков;	
31	обеспечить передачу данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности уполномоченным подразделениям органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органов внутренних дел и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в соответствии с порядком передачи данных.	
	информировать юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность на объекте транспортной инфраструктуры, а	

№ п/п	Требования по обеспечению транспортной безопасности	уд/неуд
	также в наглядной и доступной форме всех физических лиц, находящихся на объекте транспортной инфраструктуры, о положениях законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности и об организационно-распорядительных документах, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в части, их касающейся, в том числе о запрете:	
32	прохода (проезда) в зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры вне контрольно-пропускных пунктов и (или) постов объекта транспортной инфраструктуры;	
33	прохода (проезда) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее части по поддельным (подложным) и (или) недействительным проездным и (или) удостоверяющим личность документам и пропускам, а также перевозки грузов по поддельным (подложным) и (или) недействительным перевозочным документам;	
34	проноса (провоза) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, в отношении которых в соответствии с правилами проведения досмотра предусмотрены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее часть;	
35	действий на объекте транспортной инфраструктуры, приводящих к повреждению устройств и оборудования объекта транспортной инфраструктуры или использованию их не по функциональному назначению, влекущих за собой человеческие жертвы, материальный ущерб или способствующих наступлению таких последствий.	
36	незамедлительно информировать Федеральное агентство морского и речного транспорта о переходе к субъекту транспортной инфраструктуры права собственности на объект транспортной инфраструктуры или переходе права на его использование на ином законном основании от иного субъекта транспортной инфраструктуры, а также о планируемых изменениях конструктивных или технических элементов, технологических процессов на объекте транспортной инфраструктуры, приводящих к изменению установленной категории объекта транспортной инфраструктуры и (или) плана объекта транспортной инфраструктуры.	
37	при изменении положений Постановления правительства РФ от 16.07.2016г. № 678, регламентирующих меры по защите объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, обеспечить проведение дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и утверждение в установленном порядке ее результатов в течение 3 месяцев с даты возникновения таких изменений. При изменении конструктивных, технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры, приводящих к изменению присвоенной объекту транспортной инфраструктуры категории или изменению утвержденного плана объекта транспортной инфраструктуры, необходимо обеспечить проведение дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры в части, касающейся произошедших изменений, и представление на утверждение в установленном порядке результатов дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры в течение 3 месяцев с даты возникновения таких изменений	

№ п/п	Требования по обеспечению транспортной безопасности	уд/неуд
	или с даты получения уведомления об изменении присвоенной категории объекта транспортной инфраструктуры. При переходе к субъекту транспортной инфраструктуры права собственности на объект транспортной инфраструктуры или переходе права его использования на ином законном основании от иного субъекта транспортной инфраструктуры необходимо обеспечить проведение оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и представление на утверждение в установленном порядке ее результатов (при наличии у субъекта транспортной инфраструктуры утвержденных результатов ранее проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и его согласия с этими утвержденными результатами обеспечить внесение в них соответствующих изменений).	
38	обеспечить внесение изменений в план объекта транспортной инфраструктуры, в том числе по результатам проведенной дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры, и их представление на утверждение в Федеральное агентство морского и речного транспорта в течение 3 месяцев с даты утверждения результатов проведенной дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры.	
	выделить и оборудовать отдельные помещения или участки помещений на объекте транспортной инфраструктуры:	
39	для размещения работников подразделений транспортной безопасности;	
40	для оформления оружия, боеприпасов и специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период проезда;	
41	для временного хранения добровольно сданных, обнаруженных и изъятых в ходе досмотра, дополнительного досмотра или повторного досмотра предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.	
42	создать помещения или участки помещений для управления техническими средствами и силами обеспечения транспортной безопасности (далее - пункты управления обеспечением транспортной безопасности) в соответствии с утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры и оснастить пункты управления обеспечением транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, так и силами обеспечения транспортной безопасности других объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, с которыми имеется технологическое взаимодействие.	
43	организовать пропускной и внутриобъектовый режимы на объекте транспортной инфраструктуры в соответствии с организационно-распорядительными документами субъекта транспортной инфраструктуры, направленными на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, и утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры, в том числе установить единые виды постоянных и разовых пропусков в соответствии с Правилами допуска на объект транспортной инфраструктуры, приведенными в приложении.	
44	осуществлять на контрольно-пропускных пунктах и постах объекта транспортной инфраструктуры документирование перемещения служебного	

№ п/п	Требования по обеспечению транспортной безопасности	уд/неуд
	оружия работниками подразделений транспортной безопасности, обладающими правом на его ношение, через границы зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее части.	
45	наличие на постоянном пропуске физ. лиц следующей информации: (номер пропуска; наименование СТИ, выдавшего пропуск; место работы (службы), должность, фамилия, имя, отчество (при наличии) и фотография владельца пропуска; срок и временной интервал действия постоянного пропуска и сектора зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в которые допущен владелец пропуска.	
46	наличие на постоянном пропуске на служебные, производственные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы, а также на разовом пропуске на иные автотранспортные средства следующей информации: номер пропуска; наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск; вид, марка, модель, цвет, государственный регистрационный знак (номер); сведения о его собственнике (наименование - для юридических лиц, фамилия, имя, отчество (при наличии) - для физических лиц, в том числе для индивидуальных предпринимателей); срок и временной интервал действия пропуска; наименование должности лица, под управлением которого будут находиться автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы.	
47	наличие на разовом пропуске физ. лиц следующей информации: номер пропуска; фамилия, имя и отчество владельца пропуска (при их наличии); серия, номер, дата и место выдачи документа, удостоверяющего личность; наименование СТИ, выдавшего пропуск; срок и временной интервал действия пропуска; сектора зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в которые допущен владелец пропуска.	
48	наличие (оформление) материальных пропусков на перемещаемые в зону транспортной безопасности ОТИ и (или) из нее материально-технические объекты, за исключением объектов, подлежащих перевозке, а также транспортных средств, самоходных машин и механизмов, оружия, находящихся на вооружении федеральных органов исполнительной власти.	
49	согласование образцов пропусков с уполномоченными подразделениями органов федеральной службы безопасности, органов внутренних дел и Федеральным агентством морского и речного транспорта.	
50	п. 8 Функции, предусмотренные частью 3 настоящей статьи, осуществляются органами аттестации, аттестующими организациями на основании публичного договора, заключенного с субъектом транспортной инфраструктуры, подразделением транспортной безопасности, иной организацией, индивидуальным предпринимателем, выполняющими работы (оказывающими услуги) в целях исполнения субъектом транспортной инфраструктуры требований по обеспечению транспортной безопасности, или с аттестуемым лицом	
51	п. 9 Аккредитация юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности осуществляется федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности, в установленной сфере деятельности. Порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним устанавливаются федеральным органом исполнительной власти,	

	осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел	
52	На КПП, постах осуществляется информирование физических лиц, следующих либо находящихся на ОТИ: о целях и порядке прохождения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования; о запрещенных и ограниченных к перемещению предметах и веществах; об ответственности за незаконный провоз предметов и веществ, запрещенных к перевозке или требующих соблюдения особых условий перевозки.	
53	КПП, посты, расположенные на границе перевозочного и технологического секторов зоны транспортной безопасности ОТИ, на пути перемещения объектов досмотра, с территории, находящейся вне зоны транспортной безопасности ОТИ или из сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности ОТИ, оборудуются стендами (папками) и (или) электронными каталогами на персональных компьютерах с образцами всех видов пропусков, действующих на ОТИ, перевозочных документов и документов, удостоверяющих личность, а также разрешений на предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для оборота на территории Российской Федерации.	
54	Перед КПП, постами, а также в местах заполнения таможенных деклараций, регистрации грузовых отправок, продажи билетов и в зонах регистрации пассажиров, размещается информация по транспортной безопасности, с указанием: перечня 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.	
	Результирующий показатель	

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (принят ГД РФ 24.05.1996) [Электронный ресурс] // URL: <http://www.consultant.ru/popular/ukrf/>.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. – М. : Проспект, 2009. – 352 с.
3. О транспортной безопасности: ФЗ от 09.02.2007 №16-ФЗ.
4. О противодействии терроризму: ФЗ от 06.03.2006 №35-ФЗ.
- 5.
6. О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля: ФЗ от 26 декабря 2008 № 294-ФЗ.
7. Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления): Постановление Правительства РФ от 10.12.2008 № 940.
8. Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: Постановление Правительства РФ от 31.03.2009 № 289.
9. О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте: Указ Президента РФ от 31.03.2010 № 403.
10. Об установлении тарифов на услуги по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: Приказы ФСТ России от 20.08.2012 № 562-а; от 17.07.2012 №481-а; от 30 мая 2012 №361-а и др.
11. Об утверждении методических рекомендаций по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта: Приказ Росжелдора от 25.10.2011 № 515.
12. О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: Приказ Министерства транспорта России от 12.04.2010 № 87.
13. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта: Приказ Министерства транспорта России от 08.02.2011 № 43.
14. О порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности: Приказ Министерства транспорта России от 06.09.2010 № 194.

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

16.Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: Приказ Министерства транспорта России от 11.02.2010 № 34.

17.О порядке ведения Реестра категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: Приказ Министерства транспорта России от 29.01.2010 № 22.

18.О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области транспортной безопасности: Приказ Министерства транспорта России от 21.02. 2011 № 62.

19.О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах: Приказ Министерства транспорта России от 16.02.2011 № 56.

20.Об утверждении отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства: Приказ Министерства транспорта России от 15.11.2010 № 48.

21.*Глухов Н.И., Протопопов В.А.* Актуальные проблемы оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры. – Иркутск, 2012.

22.Терроризм и безопасность на транспорте : сб. материалов X Международной научно-практической конференции – М. : Юристпруденция, 2012. – 299 с.

23.*Протопопов В.А.* Две трактовки многокритериальной оценки уровня уязвимости объектов транспортной инфраструктуры // Моделирование, 2012, № 3. – С.55–59.

24.*Протопопов В.А.* Оценка уровня уязвимости объектов транспортной инфраструктуры: формализованный подход // Современные технологии, 2011, № 1. – С.38–40.