

ОАО «РЖД». Красноярский региональный центр безопасности – актуальные вопросы транспортной безопасности

Начальник центра В.А.Юсков

О предложениях в повестку дня IV Всероссийской конференции

По поручению начальника Красноярской железной дороги направляем на рассмотрение в исполнительную дирекцию IV Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму - 2015» следующие, на наш взгляд, актуальные вопросы для включения в повестку дня секции «Железнодорожный транспорт. Метрополитены»:

1. Рассмотрение предложений по внесению изменений в проект «Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» (далее - Требования).

2. Необходимость и целесообразность проведения оценки уязвимости транспортных средств, не подлежащих категорированию, как это предусмотрено пунктом 39.3 Требования.

3. Пути и способы практической реализации Требования в части обеспечения транспортной безопасности на ОТИ и ТС пригородного сообщения, особенно на участках железных дорог Сибири и Дальнего Востока.

В качестве подтверждения актуальности предлагаемых для рассмотрения вопросов приводим наши обоснования по каждому из них:

1.1. Полагаем целесообразным пересмотреть установленные для проведения и утверждения оценки уязвимости ОТИ и/или ТС сроки в сторону их увеличения до 4,5 - 5 месяцев и внесения соответствующих изменений в пункты Требования 5.6, 5.18, 5.20, 39.3 и т.п.

Учитывая временные сроки, необходимые для подготовки соответствующей конкурсной документации (5-10 дней), размещения на электронных сайтах информации о проведении открытого конкурса на

осуществление работ по оценке уязвимости (20 дней), анализа поступивших заявок и рассмотрение представленных документов конкурсной комиссией (14 дней), которой определяется победитель конкурса, а также для подготовки, согласования и заключения договора с контрагентом (до 10 дней), предусмотренные Требованиями три месяца на проведение оценки уязвимости (обзор состояния безопасности) и

утверждение в установленном порядке результатов оценки категорированных ОТИ и/или ТС; дополнительной оценки уязвимости в случае изменения конструктивных, технических и технологических характеристик ОТИ или ТС, Требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС, изменения ранее присвоенной категории; проведение оценки уязвимости ОТИ и/или ТС в случае смены субъекта транспортной инфраструктуры (перевозчика), представляются нереальными и на практике невыполнимыми.

1.2. Поскольку субъект транспортной инфраструктуры в принципе не может отвечать за подготовку и аттестацию привлекаемых по договору сил обеспечения транспортной безопасности, считаем вполне обоснованным изложить пункт 5.14. Требований в следующей редакции:

«5.14. Обеспечить подготовку и аттестацию созданных непосредственно субъектом транспортной инфраструктуры сил обеспечения транспортной безопасности в соответствии со статьей 12.1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

1.3. В настоящее время в соответствии с пунктом 3.1. приказа Минтранса России от 12.04.2010 № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» определение границ зоны безопасности и перечня критических элементов объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства осуществляется специалистами аккредитованных специализированных организаций в ходе проведения оценки их уязвимости, что признается правильным.

Учитывая данное положение, а также в целях предотвращения возникающих на практике необоснованных требований и претензий контролирующих и правоохранительных органов (с последующим внесением предписаний и представлений), полагаем наиболее целесообразным возложить ответственность (обязанность) по определению конфигурации и границ зоны транспортной безопасности ОТИ и/или ТС, а также участков сектора свободного доступа, перевозочного и технологического секторов, на специалистов специализированных организаций, проводящих оценку уязвимости, с обязательным отражением в результатах оценки уязвимости, в связи с чем, предлагаем изложить п. 5.27. Требований в следующей редакции:

«5.27. На основании рекомендаций специализированной организации, полученных в ходе оценки уязвимости ОТИ и (или) ТС, установить в целях обеспечения транспортной безопасности: ...» - дальнейшие пункты по тексту.

1.4. В ряде пунктов статей 6 - 14, 18-21,31 - 36 Требований - отсутствует конкретизация того, что именно должно подвергаться досмотру.

В частности, в пункте 6.3 все ясно: «Проводить подразделениями транспортной безопасности досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности физических лиц и материальных объектов, в отношении

которых будет выявлена связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ, в зоне транспортной безопасности».

Однако, далее в различных интерпретациях фигурируют абсолютно разные термины: объекты досмотра; все объекты досмотра; предметы и вещества; персонал, физические лица; материальные объекты. Возникает вопрос: «Что такое объекты досмотра? Это только материальные объекты? Или и физические лица тоже? Или физические лица - это уже субъекты досмотра? Чем персонал отличается от физических лиц? Или физические лица это и персонал, и пассажиры?» Масса разночтений и вопросов.

Помимо этого, содержание пунктов, регламентирующих проведение досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра трудночитаемы, сложны для восприятия и понимания.

В связи с этим, предлагается:

- дать четкое определение каждого используемого термина либо во всех пунктах, касающихся досмотровых мероприятий, использовать только одинаковые термины (например - физические лица и материальные объекты);
- четко указывать досмотр чего (кого) требуется провести для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности, её часть, на критические элементы;
- разбивать слишком большие по содержанию пункты на несколько более простых и понятных для восприятия предложений, исключающих двойное понимание (толкование).

2. По нашему мнению мероприятия, предусмотренные п.39.3 Требований - «Провести оценку уязвимости ТС с учетом настоящих требований по обеспечению транспортной безопасности в течение трех месяцев с даты получения уведомления об отнесении ТС к ТС, не подлежащих категорированию, и направить в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности заверенную субъектом транспортной инфраструктуры (далее - СТИ) копию результатов проведенной оценки уязвимости», не имеют обоснованной необходимости, повлекут за собой временные затраты работников Росжелдора и СТИ, дополнительные финансовые расходы субъектов и подлежат исключению из Требований.

Непонятно, для чего предусмотрено проведение оценки уязвимости ТС, не подлежащих категорированию, если в дальнейшем результаты ее оценки не будут использоваться для разработки планов обеспечения их

транспортной безопасности. Однако при этом, субъект инфраструктуры должен обеспечить

выполнение нескольких трудоемких мероприятий: подготовить конкурсную документацию и провести конкурс по выбору специализированной организации (в СТИ до настоящего времени отсутствуют собственные специалисты, уполномоченные проводить оценку уязвимости ТС), подготовить и заключить договор с победителем конкурса, изучить и согласовать материалы оценки уязвимости, изыскать денежные средства для оплаты выполненных по договору обязательств. Помимо временных затрат СТИ, работники территориальных управлений Росжелдора также должны затрачивать время на рассмотрение материалов оценки уязвимости ТС, которые, в случае положительного исхода будут накапливаться в Росжелдоре, в случае выявления недоработок - возвращаться обратно для приведения в соответствие предъявляемым требованиям, затем повторно рассматриваться Росжелдором.

Если рассмотрение Росжелдором материалов оценки уязвимости не подлежащих категорированию ТС не предусматривается и копии материалов оценки уязвимости направляются в Росжелдор лишь для хранения, то необходимость и целесообразность в проведении такой оценки уязвимости полностью отсутствуют.

3. Предлагаемые проектом Требования мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на ОТИ и ТС пригородного сообщения, особенно в регионах Сибири и Дальнего Востока, представляются неосуществимыми.

В частности, если на железнодорожных станциях еще можно обеспечить проведение досмотровых мероприятий перед посадкой пассажиров на пригородные электропоезда, то на многочисленных остановочных пунктах, расположенных в малолюдных местах, на таежных участках железных дорог, где кроме оборудованной пассажирской платформы иная инфраструктура отсутствует, проведение досмотровых мероприятий организовать невозможно.

Обеспечить выделение денежных средств на сопровождение каждого пригородного поезда аттестованными силами обеспечения транспортной безопасности субъекты инфраструктуры не в состоянии.

С учетом изложенного, мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на ОТИ и ТС пригородного сообщения также требуют пересмотра и тщательной проработки.