

Опыт и основные итоги деятельности по реализации законодательства о транспортной безопасности на объектах ГУП «Московский метрополитен». Проблемы и предложения по дальнейшему совершенствованию»

*Заместитель начальника ГУП «Московский метрополитен»
МУРАТОВ Владимир Петрович*

*Заместитель начальника Службы безопасности ГУП «Московский метрополитен»
ДЕНИСЮК Геннадий Аркадьевич*

С удовлетворением хочу отметить, что ежегодно встречаясь на конференциях по транспортной безопасности мы с вами в последнее время стали больше говорить не только о нормативном правовом регулировании вопросов обеспечения транспортной безопасности на видах транспорта, сетовать о том, что нам по прежнему не хватает каких-то нормативных актов, мы не можем двигаться в своей практической деятельности дальше и должны ждать, когда федеральные органы исполнительной власти подготовят очередной нормативный документ.

Мы стали больше говорить о том, что уже реально сделано на практике в рамках действующего законодательства по транспортной безопасности, какие методы, системы безопасности, технические средства наиболее эффективны, а какие себя не зарекомендовали ввиду их ненадежности, дороговизны и других факторов.

То есть, мы обсуждаем не традиционное «Что делать?», а говорим «Что уже сделано!», «Как работают системы безопасности!», и что можно сделать, чтобы «Они работали более эффективно и надежно!», как на практике можно реализовать то или иное положение нормативного акта в области обеспечения транспортной безопасности.

Иными словами можно констатировать, что от теории мы перешли к полномасштабной практике по проведению мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, и пассажиры, а это наш главный независимый арбитр, уже почувствовали эти изменения. Об этом, свидетельствуют и проводимые различными независимыми организациями социологические опросы.

Следует отметить, что в целом москвичи и гости столицы позитивно оценивают работу созданных в Московском метрополитене досмотровых

зон, с готовностью предъявляют к досмотру личные вещи, а некоторые считают, и их немало, что вещи и багаж необходимо досматривать более тщательно и охватывать досмотром большее количество пассажиров.

Весьма своевременно вышло Постановление Правительства РФ от 15 ноября 2015 года № 1208 «Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта». Теперь, наряду с субъектом транспортной инфраструктуры, требования и виды ответственности по обеспечению транспортной безопасности налагаются и на наших пассажиров, что в значительной степени способствует улучшению работы при проведении досмотровых мероприятий. Значительно увеличилось количество сообщений от пассажиров по различным видам связи по фактам бесхозных предметов, действиям подозрительных людей и т. п.

Метрополитены, судя по пассажирообороту в наших городах, являются одними из самых востребованных видов городского общественного транспорта. За сутки в метрополитенах перевозятся миллионы пассажиров. Только в Москве в среднем за день услугами метрополитена пользуются более 8 млн. пассажиров. Во многих мегаполисах мира метрополитены являются основным видом общественного транспорта.

Современные вызовы и угрозы в мире таковы, что транспортные объекты, в том числе и метрополитен, по прежнему остаются «весьма привлекательными» для совершения террористических актов, и мы транспортники, наряду со своей традиционной профессиональной деятельностью по повышению качества и объемов перевозок, мобильности городского общественного транспорта, обязаны заниматься вопросами защиты наших пассажиров от актов незаконного вмешательства, реализовывать положения Федерального закона «О транспортной безопасности», при этом нести немалые финансовые затраты.

Как показывает практика, к защите метрополитена необходимо подходить комплексно и системно, охватывая все объекты инфраструктуры, включая депо, вентиляционные шахты, кабельные коллекторы, другие обеспечивающие функционирование метрополитена объекты. Полумеры или отдельные организационные мероприятия по обеспечению транспортной безопасности не позволят эффективно и на постоянной основе обеспечить безопасность наших граждан. Для нарушителей везде должен быть поставлен надежный заслон.

Именно на этих принципах и построено действующее российское законодательство по транспортной безопасности, которое мы с вами сегодня реализуем на практике.

В настоящее время, по всем 505 прокатегорированным Росжелдором объектам инфраструктуры Московского метрополитена проведена оценка уязвимости, по большинству из них разработаны и утверждены планы обеспечения транспортной безопасности, на основании которых планируются финансовые средства, и осуществляется работа по защищенности объектов от актов незаконного вмешательства, одновременно реализуются мероприятия Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

В настоящее время развернуты и функционируют досмотровые зоны в 294 вестибюлях станций метрополитена. Практически на всех станциях работники Службы безопасности осуществляют досмотровые мероприятия. Организовано тесное взаимодействие с правоохранительными органами.

При оснащении вестибюлей станций техническими средствами обеспечение транспортной безопасности **главной задачей является обеспечение их эффективной работы в условиях массового пассажиропотока.**

В зонах досмотра Московского метрополитена установлены следующие технические средства, включающие:

аппаратуру подавления радиолиний управления взрывными устройствами, стационарные досмотровые рентгеновские установки конвейерного и неконвейерного типа, портативный обнаружитель паров и следовых количеств взрывчатых веществ, средства для локализации и подавления энергии взрыва, стационарные рамочные металлодетекторы.

В зонах свободного доступа в вестибюлях станций установлены:

стационарные рамочные металлодетекторы, аппаратура радиационного контроля.

Работу по оснащению вестибюлей станций метрополитена мы начали с одной из самых напряженных по пассажиропотоку – Кольцевой линии. Далее, создали досмотровые зоны на станциях в центральной части города, в первую очередь в пересадочных узлах, а затем их развернули и в так называемых «спальных районах».

Наряду с развертыванием досмотровых зон на Московском метрополитене проводятся работы по созданию интеллектуальной системы видеонаблюдения, а также пункта управления транспортной безопасности.

В настоящее время разработанная проектно-сметная документация, как на систему видеонаблюдения в метрополитене, так и на пункт управления транспортной безопасности, прошла согласование в «Мосгосэкспертизе», и

на данном этапе организованы необходимые конкурентные процедуры по практической реализации указанных проектов.

Важной задачей является подбор, обучение и расстановка персонала Службы безопасности метрополитена, осуществляющего досмотровые функции и другие задачи по обеспечению транспортной безопасности. По программам дисциплины «Транспортная безопасность» обучено около 2 тыс. работников метрополитена, в том числе программам проведения досмотровых мероприятий и профайлинга. Работники, осуществляющие эксплуатацию технических средств досмотра, проходят обучение по дисциплине «Радиационная безопасность».

По сути, революционными для транспортного сообщества, да и для силовых структур, явились поправки в Федеральный закон «О транспортной безопасности», принятые в марте прошлого года.

15-ФЗ от 03.02.2014 г., в котором прописаны поправки, существенно расширил и уточнил понятийный аппарат закона «О транспортной безопасности», наделил полномочиями досмотровых функций подразделения транспортной безопасности, определил систему подготовки сил обеспечения транспортной безопасности, прописал норму по издания требований для самих пассажиров.

Однако, до настоящего времени до сих пор не приняты многие важные для нас подзаконные акты, включая новые Требования по обеспечению транспортной безопасности на видах транспорта, в том числе и на метрополитене, правила проведения досмотра, не утверждены перечни запрещенных или ограниченных для проноса в зону транспортной безопасности предметов и веществ, не создана система аттестации подразделений транспортной безопасности. Поэтому, в полной мере выполнять действующее законодательство по транспортной безопасности в настоящее время крайне проблематично.

Главной проблемой, с которой столкнулись субъекты транспортной инфраструктуры – это отсутствие механизма создания и привлечения подразделений транспортной безопасности. Только две организации в России, согласно действующему законодательству, могут выполнять эти функции. Это ведомственные охраны Минтранса России и Росжелдора. Но и они пока не обучены в полной мере выполнять поставленные задачи.

Поэтому, с учетом необходимости осуществлять досмотр и обеспечивать безопасность пассажиров уже сегодня, а не в отдаленной перспективе, мы в метрополитене издали ряд локальных нормативных документов и отдельные функции подразделения по транспортной

безопасности возложили на Службу безопасности метрополитена, осуществили ее дополнительное комплектование.

Несмотря на вышеперечисленные проблемы, в том числе и в нормативно-правовом регулировании, Московский метрополитен продолжает выполнять свои задачи и делает всё возможное для обеспечения безопасности пассажиров. Мы полагаем, что проводимые мероприятия значительно повысят защищенность Московского метрополитена от актов незаконного вмешательства, других чрезвычайных ситуаций и обеспечат надежную защиту и спокойствие наших граждан.