**Введение**

Концепция транспортной безопасности Российской Федерации - система взглядов на обеспечение в Российской Федерации безопасности личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз в транспортной сфере. В Концепции сформулированы важнейшие направления государственной политики Российской Федерации в этой сфере жизнедеятельности. Под транспортной безопасностью Российской Федерации понимается - состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере от внутренних и внешних угроз, состояние защищенности транспортного комплекса от этих угроз. Концепция транспортной безопасности Российской Федерации включает в себя: определения национальных интересов в транспортной сфере, выявление факторов, создающих угрозу этим интересам, формирование системы противодействия негативным факторам и угрозам в этой сфере, определение комплекса мер способных качественно повысить уровень транспортной безопасности Российской Федерации, привести его в соответствие с мировыми стандартами.

Тема транспортной безопасности актуальна по той простой причине, что касается не просто всех людей в целом, но и каждого в отдельности.

**1. Национальные интересы российской федерации и роль транспортного комплекса и транспортной безопасности в их обеспечении.**

Национальные интересы России - это совокупность сбалансированных жизненно важных интересов личности, общества и государства в экономической (включая транспортную), внутриполитической, социальной, международной, информационной, военной, пограничной, экологической и других сферах. В структуре национальных интересов РФ особое место занимают интересы национальной безопасности страны, неотъемлемой составной частью которой являются интересы транспортной безопасности. Интересы национальной безопасности России носят долгосрочный характер и определяют основные цели, стратегические и текущие задачи внутренней и внешней политики государства, в том числе в области транспорта и транспортной безопасности. Современный этап развития российского общества характеризуется возрастающей ролью транспортной сферы. Являясь его системообразующим фактором, она активно влияет на состояние экономической, политической, оборонной и других составляющих безопасности Российской Федерации. От обеспечения транспортной безопасности существенным образом зависит национальная безопасность Российской Федерации и в ходе технического прогресса эта зависимость возрастает. Традиционный императив безопасности транспортного процесса сегодня дополняется требованием обеспечения антитеррористической безопасности на транспорте. На формирование национальных интересов Российской Федерации в транспортной сфере большое влияние оказывают с одной стороны положение России в мировом сообществе и основные тенденции в развитии международных отношений на современном этапе с другой, внутриполитическая обстановка в стране, задачи экономического и социального развития, непосредственно нацеленные на реализацию социально-политических и геополитических интересов и приоритетов государства, на их надежное обеспечение. В наиболее общем виде национальные интересы Российской Федерации в транспортной сфере состоят:

- в удовлетворении потребностей личности, общества и государства в современном спектре транспортных услуг;

- в достижении путем технического перевооружения и модернизации транспортного комплекса высокой экономической эффективности и безопасности транспортного процесса, в обеспечении доступности транспортных услуг на уровне, гарантирующем социальную стабильность, развитие межрегиональных связей и национального рынка труда, а также бесперебойный характер предоставления транспортных услуг;

- в приведении транспортной безопасности России к уровню международных стандартов, что является необходимым условием: реализации транзитного потенциала транспортного комплекса; развития экспортно-импортных услуг; предупреждения и пресечения преступлений на транспорте, включая терроризм; обеспечение военной безопасности и укреплении России как великой державы. Национальные интересы в транспортной сфере обеспечиваются институтами государственной власти, осуществляющими свои функции, в том числе во взаимодействии с действующими на основе Конституции Российской Федерации и законодательства Российской федерации общественными организациями, субъектами транспортной инфраструктуры и специализированными органами в области транспортной безопасности. Надежное обеспечение транспортной безопасности стало сегодня для многих стран мира, в том числе и для Российской Федерации, одной из самых актуальных задач. Это обусловлено рядом факторов:

- беспрецедентной эскалацией терроризма и диверсий на транспорте, применением со стороны структур внутригосударственного и международного терроризма новых, особо опасных способов совершения диверсионных актов (массовое использование террористов-смертников и транспортных средств как орудие диверсии);

- активизацией национальных и транснациональных форм организованной преступности, специализирующихся на незаконных внешнеэкономических операциях, контрабанде, нелегальной миграции, использующих транспортные артерии в своих преступных целях.

- тесным переплетением терроризма с международным наркобизнесом - главным его финансовым источником. Деятельность по повышению уровня транспортной безопасности аккумулирует в себе не только противодействие незаконному обороту наркотиков, но и пресечение контрабанды оружия, боеприпасами, взрывчатыми веществами, средствами осуществления диверсионных актов;

- непрерывным ростом иных форм неправомерного вмешательство в функционирование транспортного комплекса (блокирование транспортных путей, транспортных средств, хищения и хулиганство на транспорте и т.п.), что приводит и к авариям и дестабилизации его работы. Указанные процессы часто сопровождаются у нас и в ряде других стран усилением общей криминогенной обстановки на транспорте, тенденциями сращивания государственных и криминальных структур в транспортной сфере, недостаточно эффективными действиями правоохранительных органов;

- нарастанием на российском транспорте числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, обусловленных не только нарушением правил эксплуатации технических систем, но и физическим состоянием самих этих систем -высокой степенью износа и их техническим несовершенством;

Транспортная безопасность достигается проведением единой государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности, системой мер экономического, политического, организационного и иного характера, адекватных угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства в транспортной сфере. Реализация национальных интересов России и их обеспечение в сфере национальной безопасности, в том числе в транспортной сфере, возможна только на основе устойчивого развития экономики. Поэтому национальные интересы России в сфере экономики являются определяющими.

**2. Понятия "транспортная безопасность", "угрозы транспортной безопасности" и их классификация.**

Сегодня понятие транспортной безопасности преимущественно трактуется как предупреждение терроризма на транспорте. Антитеррористический императив транспортной безопасности носит объективный характер и в целом обусловлен значительным ростом террористических актов в мире, а также степенью его опасности непосредственно для транспортного комплекса. Недавние драматические события, происшедшие в 2004 году в московском метрополитене, подтвердили, что транспорт продолжает оставаться одной из сфер, наиболее подверженной угрозе терактов. Ранее, как показали события 11 сентября 2001 года в США, а также ряд террористических актов последних лет с применением автомобиля начиненного взрывчаткой, транспортное средство стало использоваться террористами непосредственно как оружие. Вместе с тем, даже с учетом того, что защита личности, общества и государства от терроризма, в том числе в транспортной сфере, провозглашена сегодня в качестве приоритетной задачи, следует иметь в виду, что предотвращение и противодействие террористическим актам на транспорте - лишь часть (хотя и очень значительная, и крайне актуальная) проблемы обеспечения транспортной безопасности страны в целом. Другой ее составной частью являются защита транспортной сферы от иных, в том числе - криминальных форм незаконного вмешательства в действия транспорта, а также от различного рода чрезвычайных ситуаций (происшествий). В наиболее общем виде понятие "транспортная безопасность" может быть определено как:

- система предупреждения, противодействия и пресечения преступлений, включая терроризм, в транспортной сфере;

- система предупреждения на транспорте чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера;

- система недопущения либо минимизации материального и морального ущерба на транспорте от преступлений и чрезвычайных происшествий;

- система направленная на повышение экологической безопасности перевозок, экологической устойчивости транспортной системы;

- система реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе в целом.

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

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

Транспортная безопасность призвана обеспечить:

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 (в том числе - внешнеэкономическую) безопасность;

5) экологическую безопасность;

6) информационную безопасность;

7) пожарную безопасность;

8) санитарную безопасность;

9) химическую, бактериологическую, ядерную, и радиационную безопасность;

10) мобилизационную готовность отраслей транспортного комплекса.

Масштабный спектр различных причин природного, технического и социального характера обусловливает наличие широкого диапазона внутренних и внешних угроз, ослабляющих транспортную безопасность страны. Под угрозой транспортной безопасности понимаются противоправные действия, либо намерения совершить подобные действия, а также процессы природного либо техногенного характера, или их совокупность, препятствующие реализации жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере, приводящие или способные привести к авариям в транспортном комплексе. Угрозы транспортной безопасности России классифицируются по ряду оснований: по степени значимости; по характеру угроз; по сферам и формам проявления и т.п.

Основными угрозами на транспорте являются:

- террористические и диверсионные акции (угон или захват воздушных, морских, речных судов, железнодорожного подвижного состава, автотранспорта, взрывы на железнодорожных вокзалах, на транспорте, диверсии против гидротехнических сооружений и др.);

- иные случаи незаконного вмешательства в функционирование транспорта, (наложение посторонних предметов на рельсы, разоборудование устройств железнодорожных путей, телефонный "терроризм", противоправное блокирование аэропортов и основных транспортных магистралей), угрожающие жизни и здоровью пассажиров, несущие прямой ущерб транспортной сфере и порождающие в обществе негативные социально-политические, экономические, психологические последствия;

- криминальные действия против пассажиров;

- криминальные действия против грузов;

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

К числу угроз следует отнести и негативные последствия недостаточной разработанности нормативной правовой базы, регулирующей отношения в транспортной сфере, а также изъяны в правоприменительной практике. По характеру источников угрозы подразделяются на:

- угрозы социогенного характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, хищения, хулиганство, блокирование путей и транспортных средств, нарушение правил эксплуатации технических средств, несовершенство этих правил и законодательной базы, касающейся транспортного комплекса);

- угрозы техногенного характера (порожденные некачественным состоянием материально-технической части транспортной сферы, недостаточным уровнем квалификации обслуживающего персонала);

- угрозы природного характера (наводнения, оползни, землетрясения, снежные и песчаные заносы на дорогах, цунами, тайфуны и т.п.).

Кроме того, источники угроз транспортной безопасности Российской Федерации идентифицируются как "внешние" и "внутренние". К внешним источникам угроз относят:

- деятельность иностранных политических, экономических, военных, разведывательных и транспортных структур, направленная против интересов Российской Федерации в транспортной сфере;

- обострение международной конкуренции за обладание новыми транспортными рынками, новыми транспортными технологиями и природными ресурсами;

- стремление ряда стран к доминированию на мировом транспортном пространстве и вытеснению России с традиционных транспортных рынков;

- увеличение технологического отрыва ведущих держав мира от России и наращивание их возможностей по противодействию созданию конкурентоспособных российских транспортных технологий;

- деятельность международных террористических организаций.

К внутренним источникам угроз относят:

- критическое материально-техническое состояние некоторых отраслей транспортного комплекса;

- неблагоприятную криминогенную обстановку, сопровождающуюся тенденциями сращивания государственных и криминальных структур в транспортной сфере;

- недостаточную координацию деятельности федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации по формированию и реализации единой государственной политики в транспортном комплексе и обеспечения его безопасности;

Серьезные просчеты, допущенные на начальном этапе проведения экономических реформ, ослабление системы государственного регулирования и контроля, проникновение криминальных структур в сферу управления бизнесом, крупными производствами, торговыми организациями и товаропроводящими сетями способствуют формированию спектра угроз транспортной безопасности в экономической сфере. К их числу относятся:

- 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.

Транспортный комплекс, включает в себя транспортную инфраструктуру в полном объеме: все виды транспортных средств, включая подземный, а также трубопроводы, все виды дорог и путей, мосты и тоннели, контактные линии, все виды станций и вокзалов, стоянки автотранспортных средств, судов, все виды морских и речных портов и портовых средств, гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты системы связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также все иные объекты обеспечивающие функционирование транспортного комплекса: строения, устройства и оборудования. По диапазону и уровню возможных угроз транспортная инфраструктура относится к числу наиболее критических из объектов.

- 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 общефедеральном и на межгосударственном уровнях.

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.

3. Обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации

Политика обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации основывается на соблюдении Конституции и законодательства Российской Федерации, общепризнанных принципов и норм международного права. Решение и меры, принимаемые органами государственной власти в области укрепления транспортной безопасности должны быть понятны каждому гражданину, носить упреждающий характер, обеспечивать равенство всех перед законом и неотвратимость ответственности, должны опираться на широкую поддержку общества.

Обеспечение транспортной безопасности России включает:

- своевременное прогнозирование и выявление внешних и внутренних угроз транспортной безопасности Российской Федерации;

- реализацию оперативных и долгосрочных мер по предупреждению и нейтрализации внутренних и внешних угроз транспортной безопасности;

- осуществление мер направленных на недопущение либо минимизацию материального и морального ущерба от преступлений и чрезвычайных происшествий на транспорте;

- инвентаризацию международных требований к обеспечению транспортной безопасности, разработку и реализацию, с учетом этих требований, комплекса мер направленных на качественное повышение уровня транспортной безопасности Российской Федерации, приведение его в соответствие с международными стандартами безопасности на транспорте. Очень важной составной частью этого комплекса мер является развитие возможностей разведки и контрразведки в целях своевременного обнаружения и нейтрализации угроз, и определения их источников.

Основные пути кардинального повышения состояния транспортной безопасности Российской Федерации с учетом современных требований и стандартов.

Первоочередной, неотложной задачей является достижение адекватного понимания институтами государственной власти и общественностью роли и места транспортной безопасности в обеспечении национальных интересов России О недопонимании в настоящее время этой проблемы и со стороны государственных органов и со стороны общественности говорят следующие факты:

- в утвержденной Правительством РФ Федеральной целевой Программе модернизации транспортной системы страны, реализация которой рассчитана на 10 лет и предполагает вложения около 150 млрд. долларов, отсутствует специальный раздел, касающийся транспортной безопасности;

- в Реестр опасных производственных объектов, который приводится в Федеральном Законе "О промышленной безопасности опасных производственных объектов" (1997 г.), не включены соответствующие объекты транспортного комплекса (подземные сооружения, гидротехнические системы, мосты и д.р.);

- ограничены полномочия специального подразделения (Департамента) по транспортной безопасности, недавно созданного в структуре Минтранса России. Вряд ли в таком формате Департамент сможет обеспечить решение тех масштабных задач, которые по обеспечению безопасности на транспорте выдвинуты сегодня самой жизнью;

- удручает состояние нормативной правовой базы, призванной в системном и непротиворечивом виде регламентировать все стороны и аспекты процесса обеспечения транспортной безопасности. Отсутствует базовый Федеральный Закон "О транспортной безопасности", не выработана Концепция транспортной безопасности, существующие же по данной проблематике законодательные и иные нормативно-правовые документы изобилуют противоречиями, нестыковками, зияющими пробелами;

- неудовлетворительно финансовое покрытие расходов, связанных с транспортной безопасностью. В условиях, когда теракты и диверсии на транспорте и с помощью транспортных средств приняли угрожающий для общества характер, а аварии в транспортном комплексе из-за износа основных фондов, стали по сути обычным явлением, на потребности и нужды обеспечения транспортной безопасности из госбюджета выделяются явно недостаточные суммы, которые в десятки, а порой и в сотни раз меньше средств, выделяемых на эти цели развитыми государствами, например, США, Канадой, рядом европейских стран.

- практически не привлечены к укреплению транспортной безопасности активные участники рынка коммерческих перевозок, лицензируемые субъекты транспортной деятельности в стране;

- не проявляют серьезной озабоченности по поводу состояния транспортной безопасности и общественные институты. Интерес к этой проблеме спорадически актуализируется преимущественно в связи с очередным террористическим актом или иным чрезвычайным происшествием на транспорте. При этом, как правило, активность проявляется все чаще в форме попыток лиц, непосредственно пострадавших в результате диверсии, предъявить государству иск на предмет возмещения понесенного ими материального и морального ущерба. Между тем, опыт США, Канады и ряда европейских стран говорит о том, что забота об укреплении транспортной безопасности находится в центре внимания не только государства. Этой проблемой крайне озабочены и активно участвуют в ее разрешении общественные организации. Так, например, в США сотни частных компаний и фирм, под эгидой соответствующих общественных фондов, систематически выделяют в рамках своих годовых бюджетов огромные средства на исследования и разработки проблем транспортной безопасности. Отмеченное выше свидетельствует в пользу того, что забота о кардинальном и неотложном повышении уровня безопасности на транспорте не может быть лишь уделом государства, равно как и не должны только государством изыскиваться необходимые для решения этой задачи финансовые, организационные и кадровые ресурсы. Кроме того, даже самая хорошо отлаженная система транспортной безопасности не может эффективно функционировать без широкой опоры на понимание и поддержку всех структур гражданского общества. Насущная необходимость широкого позиционирования проблемы транспортной безопасности в государстве и обществе очевидна. Без достижения адекватного представления органами государственной власти и общественностью изменившихся роли и места транспортной безопасности в обеспечении национальных интересов России невозможно достичь и ее качественно нового состояния! Решение этой задачи требует, в том числе, широкой разъяснительной работы в отечественных и зарубежных средствах массовой информации (включая Интернет). К этой работе, должны быть привлечены и научная общественность, и представители всех ветвей государственной власти, и руководители транспортных компаний, все активные участники рынка коммерческих перевозок. Решение этой проблемы должно быть, встроено в более широкий контекст задач формирования внешнеполитического имиджа России, активно участвующей в борьбе мирового сообщества против международного терроризма. Решение обозначенной выше задачи и есть то звено в общей цепи укрепления транспортной безопасности, ухватившись за которую, возможно вытащить всю цепь на должный уровень. Существенное увеличение целевого финансирования решения проблем транспортной безопасности - необходимое условие качественного повышения уровня транспортной безопасности РФ и приведение его в соответствие с международными стандартами. Особую роль в решении этой задачи, ее финансовом обеспечении должны сыграть общественные организации, коммерческие структуры из числа заметных участников рынка транспортных услуг, страховые компании и другие коммерческие предприятия - потребители транспортных услуг, в том числе, зарубежные, имеющие тесные экспортно-импортные отношения с Россией. Поиск и аккумулирование внебюджетных средств на нужды транспортной безопасности - одно из необходимых условий решения искомой проблемы. Незамедлительная разработка и совершенствование нормативно-разовых основ транспортной безопасности, приведение ее в соответствие с международными требованиями обусловлено тем обстоятельством, что существующий разрыв между ними может стать серьезным сдерживающим фактором для развития России как участника международных транспортных перевозок.

- помимо уже отмеченных проблем (разработка и принятие концепции и закона о транспортной безопасности, устранение существующих пробелов в нормативно-правовой базе транспортной безопасности), достаточно остро стоит вопрос о национальной Программе обеспечения авиационной безопасности, которую необходимо разработать и ввести в действие в соответствии с международными требованиями.

- в сфере морского транспорта ждут принятия разработанные проекты Положения о координационном Совете по морской безопасности и Требований по защите морского судоходства от актов незаконного вмешательства.

- необходимо на законодательном уровне определить место транспорта в совокупности объектов, представляющих повышенную опасность и нуждающихся в особой системе антитеррористической защиты, а также решить вопрос о правовой и нормативной регламентации обеспечения безопасности подземных сооружений.

- статус России как активного участника международного сотрудничества в сфере обеспечения безопасности на транспорте требует от нее наращивания усилий не только в реализации одобренных международным сообществом мер по противодействию терроризму и повышению безопасности на транспорте, но и более четкому позиционированию своих интересов и инициатив в международных организациях - по авиационной безопасности (ИКАО), морской безопасности (Конвенция СОЛАС-74) и др.

- нуждается в совершенствовании взаимодействие всех органов исполнительной власти отвечающих за транспортную безопасность. В соответствии с задачами и функциональными обязанностями правоохранительных органов, спецслужб и контролирующих служб должны быть более четко определены на законодательном уровне их роль, место и ответственность как участников процесса обеспечения транспортной безопасности.

В конечном итоге требуется создать новую единую нормативно-правовую базу эффективного обеспечения безопасности на объектах транспортного комплекса с учетом происшедших изменений в форме собственности, а также подходов в области управления. Принципиально важно, чтобы к участию в этой работе привлекались не только ученые и эксперты, но и представители общественности. Важным направлением повышения уровня безопасности на транспорте является обустройство автомобильных, железнодорожных, воздушных, морских, речных и смешанных автомобильно-речных пунктов пропуска на государственной границе Российской Федерации и на внешних границах государств-участников Таможенного союза. Эта работа должна выполняться совместными усилиями государств - участников этого союза. Речь идет о необходимости оснастить эти пункты пропусков новейшими техническими средствами системы безопасности. Необходима разработка общенациональной программы повышения экологической устойчивости транспортной системы страны. Требуется ужесточить контроль за исполнением нормативных требований по технической и экологической безопасности при перевозках. Следует разработать и внедрить экологические механизмы, стимулирующие приобретение транспортной техники, которая обеспечивает необходимый уровень безопасности перевозок и охрану окружающей среды. Требуется создать (в том числе с участием заинтересованных иностранных организаций и представителей) систему подготовки и повышения квалификации специалистов в области транспортной безопасности. Ее составной частью могут стать негосударственные специализированные учебные заведения (курсы), получившие соответствующие лицензии и сертификаты.

**2. Концепция транспортной безопасности Российской Федерации**

Концепция транспортной безопасности Российской Федерации (далее именуется Концепция) - система взглядов на обеспечение в Российской Федерации безопасности личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз в транспортной сфере. В Концепции сформулированы важнейшие направления государственной политики Российской Федерации в этой сфере жизнедеятельности.

Под транспортной безопасностью Российской Федерации понимается - состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере от внутренних и внешних угроз, состояние защищенности транспортного комплекса от этих угроз.

Концепция транспортной безопасности Российской Федерации включает в себя: определения национальных интересов в транспортной сфере, выявление факторов, создающих угрозу этим интересам, формирование системы противодействия негативным факторам и угрозам в этой сфере, определение комплекса мер способных качественно повысить уровень транспортной безопасности Российской Федерации, привести его в соответствие с мировыми стандартами.

* [**Национальные интересы Российской Федерации и роль транспортного комплекса и транспортной безопасности в их обеспечении**](http://transbez.com/officially/programs/transbez-part1.html)
* [**Понятия "транспортная безопасность", "угрозы транспортной безопасности" и их классификация**](http://transbez.com/officially/programs/transbez-part2.html)
* [**Обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации**](http://transbez.com/officially/programs/transbez-part3.html)

**3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Политика обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации основывается на соблюдении Конституции и законодательства Российской Федерации, общепризнанных принципов и норм международного права. Решение и меры, принимаемые органами государственной власти в области укрепления транспортной безопасности должны быть понятны каждому гражданину, носить упреждающий характер, обеспечивать равенство всех перед законом и неотвратимость ответственности, должны опираться на широкую поддержку общества.

3.1. **Обеспечение транспортной безопасности России включает:**

* своевременное прогнозирование и выявление внешних и внутренних угроз транспортной безопасности Российской Федерации;
* реализацию оперативных и долгосрочных мер по предупреждению и нейтрализации внутренних и внешних угроз транспортной безопасности;
* осуществление мер направленных на недопущение либо минимизацию материального и морального ущерба от преступлений и чрезвычайных происшествий на транспорте;
* инвентаризацию международных требований к обеспечению транспортной безопасности, разработку и реализацию, с учетом этих требований, комплекса мер направленных на качественное повышение уровня транспортной безопасности Российской Федерации, приведение его в соответствие с международными стандартами безопасности на транспорте.

Очень важной составной частью этого комплекса мер является развитие возможностей разведки и контрразведки в целях своевременного обнаружения и нейтрализации угроз, и определения их источников.

3.2. **Основные пути кардинального повышения состояния транспортной безопасности Российской Федерации с учетом современных требований и стандартов.**

3.2.1. Первоочередной, неотложной задачей является достижение адекватного понимания институтами государственной власти и общественностью роли и места транспортной безопасности в обеспечении национальных интересов России.

О недопонимании в настоящее время этой проблемы и со стороны государственных органов и со стороны общественности говорят следующие факты:

* в утвержденной Правительством РФ Федеральной целевой Программе модернизации транспортной системы страны, реализация которой рассчитана на 10 лет и предполагает вложения около 150 млрд. долларов, отсутствует специальный раздел, касающийся транспортной безопасности;
* в Реестр опасных производственных объектов, который приводится в Федеральном Законе "О промышленной безопасности опасных производственных объектов" (1997 г.), не включены соответствующие объекты транспортного комплекса (подземные сооружения, гидротехнические системы, мосты и д.р.);
* ограничены полномочия специального подразделения (Департамента) по транспортной безопасности, недавно созданного в структуре Минтранса России. Вряд ли в таком формате Департамент сможет обеспечить решение тех масштабных задач, которые по обеспечению безопасности на транспорте выдвинуты сегодня самой жизнью;
* удручает состояние нормативной правовой базы, призванной в системном и непротиворечивом виде регламентировать все стороны и аспекты процесса обеспечения транспортной безопасности. Отсутствует базовый Федеральный Закон "О транспортной безопасности", не выработана Концепция транспортной безопасности, существующие же по данной проблематике законодательные и иные нормативно-правовые документы изобилуют противоречиями, нестыковками, зияющими пробелами;
* неудовлетворительно финансовое покрытие расходов, связанных с транспортной безопасностью. В условиях, когда теракты и диверсии на транспорте и с помощью транспортных средств приняли угрожающий для общества характер, а аварии в транспортном комплексе из-за износа основных фондов, стали по сути обычным явлением, на потребности и нужды обеспечения транспортной безопасности из госбюджета выделяются явно недостаточные суммы, которые в десятки, а порой и в сотни раз меньше средств, выделяемых на эти цели развитыми государствами, например, США, Канадой, рядом европейских стран.
* практически не привлечены к укреплению транспортной безопасности активные участники рынка коммерческих перевозок, лицензируемые субъекты транспортной деятельности в стране;
* не проявляют серьезной озабоченности по поводу состояния транспортной безопасности и общественные институты. Интерес к этой проблеме спорадически актуализируется преимущественно в связи с очередным террористическим актом или иным чрезвычайным происшествием на транспорте. При этом, как правило, активность проявляется все чаще в форме попыток лиц, непосредственно пострадавших в результате диверсии, предъявить государству иск на предмет возмещения понесенного ими материального и морального ущерба.

Между тем, опыт США, Канады и ряда европейских стран говорит о том, что забота об укреплении транспортной безопасности находится в центре внимания не только государства. Этой проблемой крайне озабочены и активно участвуют в ее разрешении общественные организации. Так, например, в США сотни частных компаний и фирм, под эгидой соответствующих общественных фондов, систематически выделяют в рамках своих годовых бюджетов огромные средства на исследования и разработки проблем транспортной безопасности.

Отмеченное выше свидетельствует в пользу того, что забота о кардинальном и неотложном повышении уровня безопасности на транспорте не может быть лишь уделом государства, равно как и не должны только государством изыскиваться необходимые для решения этой задачи финансовые, организационные и кадровые ресурсы.

Кроме того, даже самая хорошо отлаженная система транспортной безопасности не может эффективно функционировать без широкой опоры на понимание и поддержку всех структур гражданского общества.

Насущная необходимость широкого позиционирования проблемы транспортной безопасности в государстве и обществе очевидна. Без достижения адекватного представления органами государственной власти и общественностью изменившихся роли и места транспортной безопасности в обеспечении национальных интересов России невозможно достичь и ее качественно нового состояния!

Решение этой задачи требует, в том числе, широкой разъяснительной работы в отечественных и зарубежных средствах массовой информации (включая Интернет).

К этой работе, должны быть привлечены и научная общественность, и представители всех ветвей государственной власти, и руководители транспортных компаний, все активные участники рынка коммерческих перевозок. Решение этой проблемы должно быть, встроено в более широкий контекст задач формирования внешнеполитического имиджа России, активно участвующей в борьбе мирового сообщества против международного терроризма.

Решение обозначенной выше задачи и есть то звено в общей цепи укрепления транспортной безопасности, ухватившись за которую, возможно вытащить всю цепь на должный уровень.

3.2.2. Существенное увеличение целевого финансирования решения проблем транспортной безопасности - необходимое условие качественного повышения уровня транспортной безопасности РФ и приведение его в соответствие с международными стандартами.

Особую роль в решении этой задачи, ее финансовом обеспечении должны сыграть общественные организации, коммерческие структуры из числа заметных участников рынка транспортных услуг, страховые компании и другие коммерческие предприятия - потребители транспортных услуг, в том числе, зарубежные, имеющие тесные экспортно-импортные отношения с Россией.

Поиск и аккумулирование внебюджетных средств на нужды транспортной безопасности - одно из необходимых условий решения искомой проблемы.

3.2.3. Незамедлительная разработка и совершенствование нормативно-правовых основ транспортной безопасности, приведение ее в соответствие с международными требованиями обусловлено тем обстоятельством, что существующий разрыв между ними может стать серьезным сдерживающим фактором для развития России как участника международных транспортных перевозок.

* помимо уже отмеченных проблем (разработка и принятие концепции и закона о транспортной безопасности, устранение существующих пробелов в нормативно-правовой базе транспортной безопасности), достаточно остро стоит вопрос о национальной Программе обеспечения авиационной безопасности, которую необходимо разработать и ввести в действие в соответствии с международными требованиями.
* в сфере морского транспорта ждут принятия разработанные проекты Положения о координационном Совете по морской безопасности и Требований по защите морского судоходства от актов незаконного вмешательства.
* необходимо на законодательном уровне определить место транспорта в совокупности объектов, представляющих повышенную опасность и нуждающихся в особой системе антитеррористической защиты, а также решить вопрос о правовой и нормативной регламентации обеспечения безопасности подземных сооружений.
* статус России как активного участника международного сотрудничества в сфере обеспечения безопасности на транспорте требует от нее наращивания усилий не только в реализации одобренных международным сообществом мер по противодействию терроризму и повышению безопасности на транспорте, но и более четкому позиционированию своих интересов и инициатив в международных организациях - по авиационной безопасности (ИКАО), морской безопасности (Конвенция СОЛАС-74) и др.
* нуждается в совершенствовании взаимодействие всех органов исполнительной власти отвечающих за транспортную безопасность. В соответствии с задачами и функциональными обязанностями правоохранительных органов, спецслужб и контролирующих служб должны быть более четко определены на законодательном уровне их роль, место и ответственность как участников процесса обеспечения транспортной безопасности.

В конечном итоге требуется создать новую единую нормативно-правовую базу эффективного обеспечения безопасности на объектах транспортного комплекса с учетом происшедших изменений в форме собственности, а также подходов в области управления. Принципиально важно, чтобы к участию в этой работе привлекались не только ученые и эксперты, но и представители общественности.

3.2.4. Важным направлением повышения уровня безопасности на транспорте является обустройство автомобильных, железнодорожных, воздушных, морских, речных и смешанных автомобильно-речных пунктов пропуска на государственной границе Российской Федерации и на внешних границах государств-участников Таможенного союза. Эта работа должна выполняться совместными усилиями государств - участников этого союза. Речь идет о необходимости оснастить эти пункты пропусков новейшими техническими средствами системы безопасности.

3.2.5. Необходима разработка общенациональной программы повышения экологической устойчивости транспортной системы страны. Требуется ужесточить контроль за исполнением нормативных требований по технической и экологической безопасности при перевозках.

Следует разработать и внедрить экологические механизмы, стимулирующие приобретение транспортной техники, которая обеспечивает необходимый уровень безопасности перевозок и охрану окружающей среды.

3.2.6. Требуется создать (в том числе с участием заинтересованных иностранных организаций и представителей) систему подготовки и повышения квалификации специалистов в области транспортной безопасности. Ее составной частью могут стать негосударственные специализированные учебные заведения (курсы), получившие соответствующие лицензии и сертификаты.

3.2.7. Успешное решение задачи по качественному повышению состояния транспортной безопасности страны невозможно без проведения специализированных теоретических и прикладных исследований экономических, технических, правовых, психологических и организационных аспектов транспортной безопасности.

**Такие исследования необходимы для:**

* для анализа состояния транспортной безопасности России, эффективности обеспечивающих ее федеральных, региональных, а также специализированных отраслевых программ, а также программ безопасности на конкретных видах транспорта;
* определения перечня спецтехники, необходимой для повышения эффективности системы транспортной безопасности, нормативов оснащения объектов транспортного комплекса и транспортных средств этой техникой;
* разработки и внедрения спецтехники, технологических решений, специальных приемов и методов, направленных на повышение эффективности систем выявления несанкционированного доступа в контролируемые зоны объектов транспортного комплекса и транспортных средств, проноса в эти зоны оружия, взрывных устройств и т.п.;
* проведения категорирования объектов транспортного комплекса по степени их потенциальной опасности и уязвимости;
* разработки, утверждения и внедрения новых, более строгих требований к техническому состоянию основных фондов транспортного комплекса с учетом допустимой степени их физического износа;
* обеспечения информационного взаимодействия соответствующих служб транспортного комплекса с правоохранительными органами и соответствующими международными структурами;
* совершенствования системы управления и контроля со стороны Минтранса РФ за соблюдением выполнения установленных норм, правил и процедур в области обеспечения транспортной безопасности предприятиями транспортного комплекса.

3.3. **Система обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации является частью системы обеспечения национальной безопасности страны.** Система обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации строится на основе разграничения полномочий органов законодательной, исполнительной и судебной власти в данной сфере, а также предметов ведения федеральных органов государственной власти и органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

3.3.1. Основными элементами организационной основы системы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации являются: Президент Российской Федерации, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации, Правительство Российской Федерации, Совет Безопасности Российской Федерации, федеральные органы исполнительной власти, межведомственные и государственные комиссии, создаваемые Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов российской Федерации, органы местного самоуправления, органы судебной власти, общественные объединения, граждане, принимающие в соответствии с законодательством Российской Федерации участие в решении задач обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации.

Компетенция каждого элемента входящего в состав системы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации и ее подсистем, определяется федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

Функции органов, координирующих деятельность этих элементов определяются отдельными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Большой вклад в обеспечение транспортной безопасности и правопорядка в транспортном комплексе могут и должны внести администрации субъектов Российской Федерации. Они должны изыскать возможности для солидарного финансирования работ по обеспечению транспортной безопасности и правопорядка, в частности, обследованию, паспортизации и сертификации объектов транспортного комплекса, обучению специалистов и другим направлениям этой деятельности.

3.3.2. В системе обеспечения транспортной безопасности, как показывает мировой опыт, самостоятельное место занимают также такие общественные институты, как транспортные ассоциации, неправительственные фонды и т.п. Их роль в решении задач укрепления транспортной безопасности неуклонно растет.

Это обусловлено рядом обстоятельств:

**во-первых**, тем, что состояние транспортной безопасности затрагивает коренные интересы и личности и общества и государства, интересы всех физических и юридических лиц причастных к деятельности транспортного комплекса. Поэтому вопросы укрепления транспортной безопасности не могут интересовать только органы государственной власти;

**во-вторых**, как показывает практика, государство не может и не должно решать эту проблем, что называется, в одиночку, поскольку для этого требуются значительные материальные, финансовые и кадровые ресурсы. Общественность обязана активно участвовать в финансировании задачи обеспечения транспортной безопасности, в первую очередь - путем мобилизации специализированными фондами внебюджетных средств;

Эти средства могут аккумулироваться за счет собственной хозяйственной деятельности фондов. Их могут выделять на эти цели, под эгидой фондов, из бюджетов коммерческих предприятий - производителей и потребителей транспортных услуг, из бюджетов коммерческих структур, обслуживающих деятельность транспортного комплекса на национальных и международных рынках транспортных услуг, а также в форме благотворительных взносов любого юридического и физического лица;

**в-третьих**, без участия общественных объединений в процедурах выработки концептуальных, правовых, научных основ транспортной безопасности, не говоря уже о решении практических задач, связанных с их реализацией, весьма затруднительно (если вообще возможно) обеспечить:

* выработку актуальной общенациональной "повестки" с тем, чтобы обеспечить в ней максимальный учет и отражение интересов всех слоев общества;
* разграничение полномочий и ответственность государства и гражданского общества, "центра" и регионов;
* сбалансированное представительство и развитие различных видов транспорта и избежать отраслевого лоббирования;
* выработку долгосрочной политики взаимодействия власти, бизнеса и общества; привлечение иностранных инвестиций;
* реализацию процедуры гражданского контроля за деятельностью "силовых структур", участвующих в обеспечении транспортной безопасности и др.

Таким образом, для создания своего рода "организационно-идеологической базы" обеспечения транспортной безопасности нового уровня соответствующего мировым стандартам необходимо, как минимум, привлечь к решению ее основных проблем не только законодателей, исполнительную "вертикаль", субъектов транспортной деятельности и иностранных партнеров, но и отечественную бизнес-элиту, общественные организации.

3.4. **Опыт не только Российской Федерации, но и ряда западных государств (США, Канады, страны Западной Европы) указывает на то, что одной из оптимальных организационно-правовых форм привлечения общественности к проблемам, в решении которых заинтересованы и государство и общество, являются специализированные общественные фонды.** Они должны создаваться по инициативе общественных организаций при поддержке соответствующих органов законодательной и исполнительной власти Российской Федерации. В члены таких фондов должны входить по преимуществу высококвалифицированные специалисты имевшие, либо имеющие отношение к проблемам транспортной безопасности.

Подобные Фонды должны стать главным звеном в механизме конструктивного взаимодействия между обществом и органами государственной власти в реализации государственной политики по укреплению транспортной безопасности страны.

4. С**истема мер обеспечения транспортной безопасности.**

4.1. Приступая к разработке этой проблемы, необходимо учитывать, что она должна носить системный, комплексный характер. Особенностями такого подхода являются: **во-первых**, взаимозависимость каждого элемента систем и их взаимное воздействие друг на друга; **во-вторых**, выделение ведущего звена в системе органов, ответственного за транспортную безопасность, за выработку и реализацию её политики; **в-третьих**, совпадение позиций в системе мер транспортной безопасности с позициями и других видов безопасности, прежде всего, экономической, что определяет взаимозависимость различных видов безопасности, обеспечивает не только внутреннюю, но и внешнюю безопасность и тем самым "работает" на обеспечение национальной безопасности страны.

4.2. Система органов предполагает помимо структур законодательной, исполнительной и судебной властей, участие в процессе обеспечения транспортной безопасности:

* спецслужб;
* органов правоохранительной системы;
* негосударственных предприятий безопасности;
* структур, ответственных за транспортную безопасность, действующих непосредственно в транспортных ведомствах;
* общественные организации, в той или иной мере связанные с транспортными проблемами в целом и с транспортной безопасностью, в частности;
* личность.

Это всё субъекты деятельности по обеспечению транспортной безопасности в пределах своей компетенции, профессионализма и возможностей.

4.2.1. Особое внимание заслуживает разговор о построении ведомства, отвечающего за транспортную безопасность.

Прежде всего, необходимо отметить, что до сих пор функционально не определилось основное звено в ведомственной системе транспортной безопасности - Департамент безопасности Минтранса. По отношению к этому органу, несущему всю ответственность за транспортную безопасность

в целом, службы безопасности в железнодорожном, авиационном, морском, речном, автомобильном, трубопроводном ведомствах должны выступать как службы, подчиненные Департаменту и решающие конкретные тактические и стратегические задачи обеспечения безопасности на конкретных видах транспорта. Департамент же Минтранса не только должен нести ответственность за транспортную безопасность в целом, но и обязан осуществлять:

* выработку единой политики в области транспортной безопасности;
* осуществлять постоянно информационно-аналитическую деятельность как основу взаимодействия и координации всех подразделений Минтранса, задействованных в обеспечении транспортной безопасности.

Положения Концепции транспортной безопасности могут уточняться с учетом реализации отдельных приоритетов и изменения социально-экономической ситуации.

Ход реализации концепции транспортной безопасности должен отражаться в ежегодном государственном докладе "О ходе реализации Транспортной стратегии России на период до 2025 года".

**Функционирование инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности**

Места размещения, состав и технические характеристики инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности. Специфика использования инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности на ОТИ конкретного вида транспорта.

**5. Функционирование инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности на ОТИ и ТС**

Места размещения, состав и технические характеристики инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС, принципы функционирования.

Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности, адаптированные к объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам конкретного вида транспорта (системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации).

Порядок обработки и хранения данных инженерно-технических систем.

**6. Мероприятия по выявлению и распознаванию на контрольно-пропускных пунктах (постах) физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход, проезд в зону транспортной безопасности,
на критические элементы ОТИ и ТС.**

Организационно-технические мероприятия по выявлению и распознаванию на контрольно-пропускных пунктах (постах) физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход, проезд в зону транспортной безопасности, на критические элементы ОТИ или ТС. Мероприятия по контролю за соблюдением пропускного и внутриобъектового режимов на ОТИ и ТС в соответствии с внутренними организационно-распорядительными документами субъекта транспортной инфраструктуры и требованиями законодательства.

Организация контрольно-пропускных пунктов (пунктов) в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ и ТС для выявления и распознавания физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход, проезд (перемещение) в зону транспортной безопасности, на критические элементы ОТИ или ТС в соответствии с номенклатурами (перечнями) должностей.

Правила и приемы выявления на контрольно-пропускных пунктах (постах) физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход, проезд в зону транспортной безопасности, на критические элементы ОТИ или ТС.

Правила и приемы распознавания на контрольно-пропускных пунктах (постах) физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход, проезд в зону транспортной безопасности, на критические элементы ОТИ или ТС.

**7. Проверка документов, наблюдение, собеседование с физическими лицами и оценка данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемые для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ или ТС.**

Способы и приемы выявления признаков, указывающих на подготовку к совершению АНВ или на совершение АНВ в отношении ОТИ или ТС. Технологии и схемы проведения процедуры «профайлинг». Типы и классификации физических лиц. Система опроса при выявлении признаков, указывающих на подготовку к совершению АНВ или на совершение АНВ.

Реализация мер по осуществлению контроля выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности с целью выявления нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

**7.1. Мероприятия по досмотру в целях обеспечения транспортной безопасности. Порядок выявления и распознавания предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ и ТС.**

Реализация мероприятий по проведению досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный секторы зоны транспортной безопасности ОТИ и ТС конкретного вида транспорта.

Производство досмотра физических лиц и материальных объектов с использованием технических средств досмотра.
Способы и приемы выявления предметов и веществ, которые запрещены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС.

Способы и приемы распознавания предметов и веществ, которые запрещены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС.

Способы и приемы выявления предметов и веществ, которые ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС.

Способы и приемы распознавания предметов и веществ, которые ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС.

Порядок изъятия обнаруженных веществ и предметов, запрещенных или ограниченных к перемещению в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ и ТС.

**7.2. Организация открытой, закрытой связи, оповещения сил транспортной безопасности, взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в СТИ, на ОТИ или ТС, а также персоналом, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности.**

Способы и приемы организации открытой, закрытой связи, оповещения сил транспортной безопасности.

Организация взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в СТИ, на ОТИ или ТС.

Организация взаимодействия персонала, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности на ОТИ и ТС.

Организация взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в СТИ, на ОТИ или ТС и персоналом, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности на ОТИ и ТС.

**7.3. Реагирование сил обеспечения транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении ОТИ или ТС.**

Реализация мер по реагированию сил обеспечения транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ в отношении ОТИ или ТС.

Реализация мер по реагированию сил обеспечения транспортной безопасности на совершение АНВ в отношении ОТИ или ТС.

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

Обеспечение реализации порядка действий при тревоге «угроза захвата».
Обеспечение реализации порядка действий при тревоге «угроза взрыва».

**7.5. Порядок доступа к сведениям, содержащимся в Планах обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС.**

Требования законодательства к порядку доступа к сведениям, содержащимся в Планах обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Способы ограничения доступа к сведениям по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС.

**7.6. Организация учений и тренировок в области обеспечения транспортной безопасности.**

Виды учений и тренировок в области транспортной безопасности. Федеральные органы исполнительной власти, участвующие в проведении учений и тренировок. Периодичность проведения учений и тренировок по реализации планов обеспечения транспортной безопасности на ОТИ и ТС в зависимости от категории.

Порядок организации и проведения учений в области обеспечения транспортной безопасности.

**8. Информационное обеспечение в области транспортной безопасности конкретного вида транспорта.**

**8.1. Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (далее - ЕГИС ОТБ).**

Область применения. Цели создания ЕГИС ОТБ. Структура ЕГИС ОТБ. Модель информационных потоков ЕГИС ОТБ.

Автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах (АЦБПДП). Виды перевозок, на которые распространяются требования по формированию АЦБПДП. Источники формирования баз. Сведения, подлежащие передаче в АЦБПДП при оформлении проездных документов (билетов).

Формирование АЦБПДП при внутренних и международных перевозках.

Установленные порядок формирования, ведения и схема информационных потоков АЦБПДП. Модель информационного обмена в процессе формирования АЦБПДП.

Передача данных субъектами транспортной инфраструктуры или перевозчиками иностранных государств.

**8.2. Порядок обращения с информацией ограниченного доступа или содержащей сведения, составляющие государственную тайну, в ходе реализации комплекса мер по обеспечению транспортной безопасности.**

Организация защиты информации ограниченного доступа или содержащей сведения, составляющие государственную тайну. Носители и виды информации, составляющей государственную тайну или имеющей ограниченный доступ.

Порядок допуска персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности, к информации ограниченного доступа или содержащей сведения, составляющие государственную тайну.

**8.3.Порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровня угрозы.**

Способы и приемы информирования сил обеспечения транспортной безопасности об изменении уровня угрозы.

**8.4. Порядок информирования компетентного органа, уполномоченных подразделений органов ФСБ России и МВД России о непосредственных и прямых угрозах совершения акта незаконного вмешательства.**

Требования по информированию компетентного органа, уполномоченных подразделений органов ФСБ России и органов МВД России о непосредственных угрозах совершения акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и ТС.

Требования по информированию компетентного органа, уполномоченных подразделений органов ФСБ России и органов МВД России о прямых угрозах совершения акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и ТС.

**9. Предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте.**

**9.1. Общие сведения о чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера на транспорте.**

Понятие о чрезвычайной ситуации. Особенности чрезвычайной ситуации на транспорте. Сведения о чрезвычайных ситуациях природного характера. Сведения о чрезвычайных ситуациях техногенного характера.

**9.2. Предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте.**

Способы предупреждения чрезвычайных ситуаций. Способы ликвидаций чрезвычайных ситуаций. Особенности способов, методов и приемов предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте.

**10. Государственный контроль и надзор в сфере транспортной безопасности.**

**10.1. Органы государственной власти, осуществляющие контроль и надзор в сфере транспортной безопасности.**

Законодательство Российской Федерации в области регулирования государственного контроля (надзора) и сфера его применения, подзаконные нормативные правовые акты.

Государственный контроль (надзор), мероприятия по контролю, проверка, федеральный государственный контроль (надзор). Принципы защиты прав юридических лиц при осуществлении государственного контроля (надзора). Полномочия федеральных органов исполнительной власти осуществляющих государственный контроль (надзор) и их взаимодействие.

Ответственность органа государственного контроля (надзора) и его должностных лиц при проведении проверки.

Права юридических лиц при проведении государственного контроля (надзора) и их защита, ответственность.

Прокурорский надзор. Надзор за исполнением законов.

**10.2. Порядок осуществления контроля и надзора в сфере транспортной безопасности.**

Особенности организации и проведения проверок в части, касающейся вида, предмета, оснований проведения проверок, сроков и периодичности их проведения, уведомлений о проведении внеплановых выездных проверок и согласования проведения внеплановых выездных проверок с органами прокуратуры.

Виды проверок и их формы. Плановые и внеплановые проверки, документарные и выездные проверки.

Организация и проведения плановой проверки. Предмет и сроки проверки. Планирование проверок. Ежегодные планы проверки. Сводный план проведения плановых проверок.

Организация и проведение внеплановой проверки. Предмет проверки. Основания для проведения внеплановых проверок. Особенности внеплановых выездных проверок, согласование проверок с органами прокуратуры и порядок согласования.

Документирование проверок.

**11. Оценка состояния защищенности ОТИ и ТС и соответствия применяемых мер угрозам совершения АНВ на конкретном виде транспорта.**

**11.1. Соответствие применяемых мер угрозам совершения АНВ.**

Анализ отечественного и международного опыта в области контроля качества и соответствия системы мер противодействия угрозам совершения АНВ в сфере конкретного вида транспорта.

**11.2. Оценка состояния защищенности ОТИ и ТС от угроз совершения АНВ.**

Параметры оценки и контроль состояния защищенности ОТИ или ТС
от угроз совершения АНВ.

**12.Предметы и вещества, запрещенные или ограниченные к перемещению в зону свободного доступа, в зону транспортной безопасности (секторы зоны транспортной безопасности) и на критические элементы ОТИ и ТС – общие сведения.**

Классификация предметов и веществ, запрещенных и ограниченных к перемещению в зону свободного доступа, зону транспортной безопасности и на критические элементы объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Порядок разделения предметов и веществ на группы «запрещенные к перемещению» и «ограниченные к перемещению».

**12.1. Предметы и вещества, запрещенные или ограниченные к перемещению в зону свободного доступа, в зону транспортной безопасности (секторы зоны транспортной безопасности) и на критические элементы ОТИ и ТС конкретного вида транспорта**

Предметы и вещества, запрещенные или ограниченные к перемещению в зону свободного доступа ОТИ и ТС.

Предметы и вещества, запрещенные или ограниченные к перемещению в технологический сектор зоны транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Предметы и вещества, запрещенные или ограниченные к перемещению в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ и ТС.
Предметы и вещества, запрещенные или ограниченные к перемещению на критические элементы ОТИ и ТС.

Регулирование порядка перемещения предметов и веществ, способных применяться для реализации угроз совершения АНВ в зонах транспортной безопасности ОТИ и ТС.

**12.2. Дополнительные ограничения на перемещение прочих материальных объектов (предметов и веществ).**

Дополнительные ограничения на перемещение прочих материальных объектов (предметов и веществ), которые могут быть использованы при совершении АНВ.

Опасные грузы, их классификация.

Действия персонала и взаимодействие сотрудников заинтересованных и взаимодействующих служб и организаций при возникновении различных инцидентов с опасными грузами.

**13. Функции системы мер обеспечения транспортной безопасности на конкретном виде транспорта.**

**13.1. Категорирование ОТИ и ТС конкретного вида транспорта**

Основные задачи категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Порядок установления количества категорий и критерии категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Методика категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Область применения. Основные определения.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры. Этапы категорирования. Критерии категорирования (оценка основных показателей, характеризующих объект). Присвоение и изменение категории.

Категорирование транспортных средств. Этапы категорирования. Присвоение и изменение категории.

Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, порядок ведения и внесения изменений.

**13.2. Оценка уязвимости ОТИ и ТС конкретного вида транспорта.**

Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Организации, проводящие оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, реестр аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Тарифы на услуги по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Государственный контроль (надзор) за применением регулируемых государством цен (тарифов) на услуги по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Утверждение результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

**13.3. Планирование мер обеспечения транспортной безопасности**

Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Исходные данные и порядок разработки планов транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Структура и состав плана обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Требования к оформлению плана. Порядок утверждения планов компетентными органами в области транспортной безопасности. Порядок внесения изменений (дополнений) в план. Разработка внутренних организационно-распорядительных документов.

Реализации планов обеспечения транспортной безопасности субъектами транспортной инфраструктуры конкретного вида транспорта.

**14. Силы обеспечения транспортной безопасности.**

**14.1. Силы обеспечения транспортной безопасности, подразделения транспортной безопасности: порядок создания, аккредитации, привлечения и функционирования.**

Понятие сил обеспечения транспортной безопасности. Определение понятия подразделений транспортной безопасности. Порядок создания и аккредитации подразделений транспортной безопасности. Нормативно-правовое регулирование деятельности подразделений транспортной безопасности. Функции подразделений транспортной безопасности.

Перечень должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.

Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.

**14.2. Требования к сотрудникам, привлекаемым к работе на должностях, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. Положение (устав) подразделения транспортной безопасности**

Ограничения при приеме на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности.

Требования к сотрудникам, привлекаемым к работе на должностях, непосредственно связанным с обеспечением транспортной безопасности.

Структура и содержание Положения (устава) подразделения транспортной безопасности.

**14.3. Обучение, подготовка и аттестация персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности**

Требования к подготовке персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности. Организация процесса обучения и подготовки. Этапы обучения и подготовки. Порядок и критерии аттестации.

**15. Планирование мер обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС конкретного вида транспорта.**

**15.1. Планирование мер обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС конкретного вида транспорта — общие сведения.**

Определение соответствия существующей системы обеспечения транспортной безопасности по отношению к требуемой, в соответствии с приказами Минтранса России, утверждающими требования по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Учет рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ или ТС в отношении организационной системы, инженерно-технической системы, сил обеспечения транспортной безопасности. Установление исходных данных для разработки плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ или ТС.

Разработка планов транспортной безопасности ОТИ и ТС на основе утвержденных результатов проведенной оценки уязвимости. Утверждение и реализация планов транспортной безопасности ОТИ и ТС.

**15.2. Планирование мер обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС конкретного вида транспорта — секторы зоны транспортной безопасности и критические элементы.**

Установление конфигурации и границ территории ОТИ или ТС, доступ в которую физических лиц, пронос (провоз) материальных объектов не ограничивается (зоны свободного доступа).

Установление конфигурации и границ территории или части (наземной, подземной, воздушной, надводной, подводной) ОТИ или ТС, проход в которые осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты) (зоны транспортной безопасности).

Установление конфигурации и границ критических элементов ОТИ или ТС.

Установление конфигурации и границ участков зоны транспортной безопасности ОТИ или ТС, допуск физических лиц и перемещение материальных объектов в которые осуществляется по перевозочным документам 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).

Установление конфигурации и границ участков зоны транспортной безопасности ОТИ или 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).

**15.3. Планирование мер обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС конкретного вида транспорта — методы и технические средства обеспечения транспортной безопасности**

Обзор методов реализации системы мер по защите ОТИ и ТС от АНВ, в частности:

- досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности;

- контроль доступа и контроль управления доступом;

- видеонаблюдение;

- проверка документов, наблюдение, собеседование с физическими лицами в целях выявления подготовки или попыток совершения АНВ;

- оценка данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности;

- осуществление патрульного обхода/объезда периметра зоны транспортной безопасности ОТИ и ТС;

- выявление предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к перемещению в зону транспортной безопасности и критические элементы ОТИ и ТС;

- реагирование сил обеспечения транспортной безопасности на попытки совершения АНВ.

Изучение инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, используемых на ОТИ в целях защиты от актов незаконного вмешательства:

- инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности, предназначенные для воспрепятствования несанкционированному проникновению лиц, пытающихся совершить АНВ в зону транспортной безопасности, в том числе с использованием транспортного средства;

- технические средства обеспечения транспортной безопасности (системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации);

- инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности, используемые на ОТИ в целях защиты от актов незаконного вмешательства.

Планирование обеспечения необходимого количественного и качественного состава, а также схемы размещения технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности на ОТИ и ТС.

**15.4. Планирование мер обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС конкретного вида транспорта — разработка, принятие и исполнение внутренних организационно-распорядительных документов**

Изучение организационных мер по выполнению требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС конкретного вида транспорта.

Разработка внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС, включая: номенклатуру (перечень) должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ или ТС; номенклатуру (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ или ТС; номенклатуру (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ или ТС.

Принятие внутренних организационно-распорядительных документов, являющихся приложением к плану обеспечения транспортной безопасности ОТИ/ТС.

Исполнение внутренних организационно-распорядительных документов.

**15.5 Планирование мер обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС конкретного вида транспорта — управление инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности.**

Установление в планах обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС мест размещения и состава оборудования отдельных помещений или выделенных участков помещений для управления инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности.

Создание пункта (поста) управления обеспечением транспортной безопасности для осуществления управления инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС.

**15.6. Ресурсное обеспечение транспортной безопасности.**

Ресурсное обеспечение транспортной безопасности: финансовое, кадровое, информационное, материальное, научно-техническое.

**16. Реализация мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств конкретного вида транспорта.**

**16.1. Технические и технологические характеристики ОТИ и ТС.**

Особенности реализации мер по обеспечению транспортной безопасности с учетом технических и технологических характеристик ОТИ/ТС (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации ОТИ), а также организации их эксплуатации (функционирования).

**16.2. Граница и конфигурация зоны транспортной безопасности ОТИ и ТС, ее секторов. Критические элементы ОТИ и ТС. Места размещения контрольно-пропускных пунктов.**

Реализация мер по обеспечению транспортной безопасности в отношении перевозочного сектора зоны транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Реализация мер по обеспечению транспортной безопасности в отношении технологического сектора зоны транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Реализация мер по обеспечению транспортной безопасности в отношении критических элементов ОТИ и ТС.

Особенности размещения контрольно-пропускных пунктов, исходя из конфигурации зоны транспортной безопасности и перечня критических элементов ОТИ и ТС.

Реализация мер по обеспечению транспортной безопасности на контрольно-пропускных пунктах (постах).

**16.3. Организация пропускного и внутриобъектового режимов на ОТИ и ТС. Контроль доступа в зону транспортной безопасности и на/в критические элементы ОТИ и ТС.**

Организация пропускного и внутриобъектового режимов на ОТИ и ТС.

Способы воспрепятствования преодолению любыми лицами контрольно-пропускных пунктов (постов) без соблюдения условий допуска, наличия и действительности пропусков и иных установленных видов разрешений в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ и ТС.

Порядок выдачи документов, дающих основание для прохода, проезда физических лиц и перемещения материальных объектов в зону транспортной безопасности на критические элементы ОТИ и ТС. Виды пропусков. Порядок выдачи, изъятия и уничтожения пропусков. Ведение баз данных выданных пропусков. Программные средства ведения баз данных выданных пропусков.

Правила допуска зоны транспортной безопасности на объект ОТИ и ТС лиц, транспортных средств, обладающих постоянными или разовыми пропусками.

Использование систем контроля доступа и систем контроля и управления доступом при организации пропускного режима на ОТИ и ТС.

Обеспечение необходимого количественного и качественного состава, а также схемы размещения технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности на ОТИ и ТС.

**16.4. Реализация порядка функционирования постов (пунктов) управления обеспечением транспортной безопасности на ОТИ и ТС.**

Реализация мер по созданию и оснащению постов (пунктов) управления обеспечением транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи. Обеспечение взаимодействия между силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ или ТС. Реализация порядка взаимодействия с силами обеспечения транспортной безопасности других ОТИ или ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие.

Функционирование постов (пунктов) управления обеспечением транспортной безопасности ОТИ или ТС. Накопление, обработка и хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности.