



# Как оценить уязвимость объекта

С 2014 года действуют поправки к закону «О транспортной безопасности», которые ужесточают ограничение доступа к результатам проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Порядок раскрытия этой информации будет определять Правительство России. Между тем именно категорирование служит отправной точкой в составлении нормативных и технических требований к системам безопасности на таких объектах. Журнал РУБЕЖ изучил, как устроена сама процедура оценки рисков и угроз в транспортной сфере и как классифицируются объекты по результатам такого аудита.



© Depositphotos/russ

Текст: Анастасия Колчина

Схема определения требуемого уровня защиты на основе анализа вероятных рисков применяется в России с 2007 года. Исследования уязвимостей проводятся во всех сферах: автомобильной, железнодорожной, на объектах водного и воздушного транспорта. Ответственность за соблюдение норм и требований по обеспечению безопасности несет собственник объекта.

По прогнозам экспертов, к 2019 году грузооборот увеличится на 40 %, а пассажирооборот на 33,5 % по сравнению с показателями 2010 года. Интеграция РФ в международную систему транспортных коридоров также увеличивает количество объектов. А вот число уполномоченных государством ведомств и скорость проверок пока оставляют желать лучшего. Это одно из слабых мест принятого Минтрансом закона, так как охватить нужное число элементов инфраструктуры нелегко. Однако специалисты считают, что типизация видов работ по оценке

уязвимости и тщательная проработка отраслевых норм позволят оптимизировать процесс и сформировать устойчивую тарифную сетку.

### Что включает в себя оценка уязвимости

Весь комплекс действий, направленных на обеспечение безопасности, предполагает четыре основных этапа.

Первый — изучение фундаментальных показателей узла сообщения или отдельного транспортного средства, порядка его функционирования, технических и технологических данных по системе (в том числе гидрологические, геологические и географические особенности расположения), самых уязвимых и наиболее нестабильных элементов объекта инфраструктуры.

Второй — анализ принятых для защиты от актов террористического и незаконного вмешательства мер и оценка их соответствия требованиям, указанным в законе о безопасности.

## Перечень документов для оформления разрешения на оценку уязвимостей:

- оригиналы либо копии учредительных документов, заверенных нотариально;
- копии бухгалтерских документов за последний отчетный период;
- организационно-распорядительная документация компании, благодаря которой возможен доступ к информации о результатах проверки;
- документально подтвержденные данные о кадровом составе и профессиональной подготовке сотрудников;
- сертификаты на осуществляемые при оценке уязвимости виды деятельности;
- опись поданных к рассмотрению бумаг;
- свидетельство об аккредитации;
- документы, которые подтверждают наличие у организации необходимых для проведения оценки помещений, техсредств и оборудования;
- заявление;
- выписка из ЕГРЮЛ.

Документы предоставляются в одном экземпляре. Продлить срок действия свидетельства можно не позднее одного месяца после того, как существующая лицензия стала недействительной. Продлевается документ об аккредитации на три последующих года.

Третий — выявление способов и возможностей реализации вероятных террористических угроз и потенциального незаконного вмешательства в деятельность объекта. На основе сведений о транспортном узле и предполагаемых действиях нарушителей моделируется ситуация вторжения в систему.

Четвертый — выводы и составление рекомендаций, которые впоследствии необходимо дополнительно внедрить в структуру обеспечения безопасности, составление отчета о проделанной работе.

### Кто проводит оценку

Оценивать степень уязвимости должны специализированные организации. Обычно это частные консалтинговые компании, охранные агентства и частные эксперты, компетентные в данной области. Аккредитацию исполнителей, в свою очередь, осуществляет Федеральное дорожное агентство, структуры управления авиаперевозками либо Федеральное агентство морского и речного транспорта. Одна из этих организаций выдает исполнителям соответствующее свидетельство на право проведения оценки уязвимости транспортных субъектов.

Юридические лица, которые желают получить такое разрешение, предоставляют в федеральные органы транспортного контроля ряд документов, подтверждающих полномочия, и выплачивают государственную пошлину.

### Сроки проведения оценки уязвимости

Приказ Минтранса России № 41, действующий с 8 февраля 2011 года, предписывает субъектам сетей сообщения приступить к разработке и утверждению оценки уязвимости не позднее трех месяцев с момента, когда было получено уведомление о включении объекта

в государственный категоризованный реестр транспортных систем. Срок проведения самих оценочных работ и составление рекомендаций касательно улучшения безопасности не должен превышать одного месяца. Это зафиксировано в приказе Минтранса № 87 от 12 апреля 2010 года.

Как показывает статистика и опыт работы субъектов-исполнителей, реальное время обследования транспортного объекта составляет 7–14 дней. За такой период можно спокойно собрать всю необходимую документацию и успеть оформить отчетность. Невыполнение требований по обеспечению эффективной защиты объекта либо транспортного средства влечет за собой административный штраф, поэтому перевозчикам рекомендуется не экономить на проведении оценки. Это избавит от проблем с законом и тревог за сохранность имущества, а также жизнь и здоровье людей.

### Алгоритм оформления результатов

После исследования системы и предоставления заказчику рекомендаций по улучшению показателей безопасности компания, выполнявшая аккредитацию, оформляет отчет. Заключение составляет и утверждает руководитель организации либо его полномочный заместитель. Документ должен быть представлен в традиционном бумажном виде в двух экземплярах и в электронной форме — в одном. При этом первый вариант обязательно дополняют графическими схемами.

Затем отчет отправляют в компетентный орган, где его окончательно утверждают или же отказывают в этом. Решение принимается в течение месяца, оформляют его в трех экземплярах. Если в утверждении текстового заключения было отказано, организация получает соответствующее решение с обяза-

тельным объяснением объективных причин отказа в двух экземплярах. Кроме того, стоит отметить, что изменение каких-либо характеристик конструктивного, технического или технологического плана, а также попытка незаконного воздействия на функционирование системы требует повторного проведения комплексной оценки состояния узла транспортной инфраструктуры.

### Присвоение категорий уязвимости и предполагаемые решения

Категорию транспортному средству или объекту присваивают исходя из двух критериев: количества вероятных человеческих жертв и размера материального ущерба. Всего выделяют четыре категории:

**I** — возможное число пострадавших более 300 человек и ущерб свыше 500 млн руб.;

**II** — пострадать может от 100 до 300 человек, а урон составляет от 250 до 500 млн руб.;

**III** — количество жертв составляет от 25 до 100 человек, ущерб исчисляется в сумме 20—250 млн руб.;

**VI** — объекты с показателями до 25 человек и менее 20 млн руб. соответственно.

Основные рекомендации для **группы I** предполагают временно изымать запрещенные предметы и вещества, оснастить пункт средствами идентификации физических лиц и транспорта, установить качественную систему видеонаблюдения, разработать оптимальную схему досмотра.

На объектах **категории II** следует оснастить территорию специальными техническими средствами (видеоидентификации, видеораспознавания, видеообнаружения), временно изымать запрещенные предметы и вещества, установить охранно-пропускную систему на критических элементах транспортного узла.

На причисленных к **группе III** объектах рекомендуется ограничить допуск посетителей к системам технического обеспечения объекта, выявлять запрещенные предметы и вещества, оборудовать участок техническими средствами обнаружения опасности.

Для **категории IV** перечень мер обычно предполагает технически препятствовать проникновению нарушителя, фиксировать и хранить в электронном виде данные со всех систем, вести журнал доступа посетителей на критические точки объекта и запретить вход посторонним лицам.



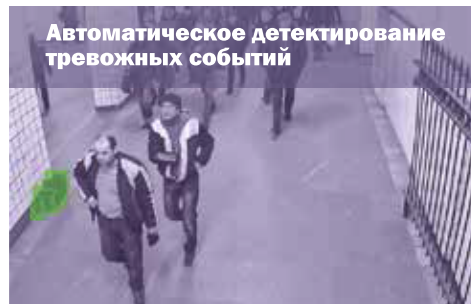
## БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

### на базе решений компании Вокорд

Интеллектуальные транспортные системы



Автоматическое детектирование тревожных событий



Автоматический поиск лиц из баз розыска

