|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | | | |
|  | |  | **УТВЕРЖДАЮ** | | | | | |
|  | |  | Начальник Управления  транспортной безопасности | | | | | |
|  | |  | Федерального агентства морского и речного транспорта | | | | | |
|  | |  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.В. Гриценко  (подпись)  МП | | | | | |
|  | |  | «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 201\_ г. | | | | | |
|  | | | | | | | | |
| **ОТЧЕТ**  **ОБ ОЦЕНКЕ уязвимости  объекта транспортной инфраструктуры** | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | |
| Субъект транспортной инфраструктуры |  | | | | | | | |
| Морской терминал |  | | | | | | | |
| Категория объекта | 4 | | | | | | | |
| Реестровый номер объекта | МНО- | | | | | | | |
| Организация-разработчик |  | | | | | | | |
| Дата разработки |  | | | | | | | |
| Код разработки |  | | |  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Внимание!**  **Вся информация, содержащаяся в оценке уязвимости объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ) и разработанных на его основе документах, имеет ограниченный доступ с пометкой «Для служебного пользования»**.  Допуск работников субъекта транспортной инфраструктуры, а также сил обеспечения транспортной безопасности к информации ограниченного доступа осуществляется на основании письменного распоряжения лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, или лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности на ОТИ/ПС.  **Обращение с информацией ограниченного доступа допускается:**  а) исполнителями работ на транспортном средстве в объеме сведений, необходимых для выполнения этих работ, на основании письменного распоряжения лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности;  б) силами обеспечения транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и силами обеспечения транспортной безопасности на других объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения взаимодействия между указанными силами.  *Правила обращения со сведениями, содержащимися в ОУ ОТИ, которые являются информацией ограниченного доступа, утверждены Постановлением Правительства РФ от 24.11.2015 г. №1257.*  *Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности осуществляются в соответствии с требованиями приказа Министерства транспорта РФ от 23 июля 2015 г. N 227.*  *Оценки охраны портового средства периодически пересматриваются и приводятся на уровень современности, с учетом меняющегося характера угроз и/или незначительных изменений в портовом средстве; они всегда должны пересматриваться и приводиться на уровень современности при значительных изменениях в портовом средстве.*  *По завершению оценки охраны портового средства должен быть подготовлен отчет. Отчет должен быть защищен от несанкционированного доступа или разглашения.*  *(ст. 15.4, 15.7 Кодекса ОСПС, часть «А»)* |

# Содержание

[1. Содержание 3](#_Toc459989016)

[2. Перечень сокращений и определений 6](#_Toc459989017)

[3. Введение 18](#_Toc459989018)

[4. Изучение технических и технологических характеристик ОТИ, организация эксплуатации (порядка функционирования) 20](#_Toc459989019)

[4.1 Общая характеристика объекта транспортной инфраструктуры 20](#_Toc459989020)

[4.1.1 Назначение морского терминала и номенклатура обрабатываемого груза 22](#_Toc459989021)

[4.2 Описание морского терминала 23](#_Toc459989022)

[4.2.1 Характеристика района расположения морского терминала 23](#_Toc459989023)

[4.2.2 Характер местности, объекты за пределами ОТИ, оказывающие влияние на его уязвимость 24](#_Toc459989024)

[4.2.3 Климатические условия 24](#_Toc459989025)

[4.2.4 Оперативная обстановка 25](#_Toc459989026)

[4.3 Состав морского терминала 26](#_Toc459989027)

[4.3.1 Характеристика участка акватории 27](#_Toc459989028)

[4.3.2 Причальные сооружения 27](#_Toc459989029)

[4.3.3 Складское хозяйство, места хранения опасных грузов и материалов 27](#_Toc459989030)

[4.3.4 Транспортная инфраструктура 28](#_Toc459989031)

[4.3.5 Суда портофлота 29](#_Toc459989032)

[4.3.6 Обслуживаемые суда 29](#_Toc459989033)

[4.3.7 Система управления движения судов 29](#_Toc459989034)

[4.3.8 Средства навигационного оборудования 29](#_Toc459989035)

[4.3.9 Состав, основные характеристики и порядок функционирования системы освещения 29](#_Toc459989036)

[4.3.10 Состав, основные характеристики и порядок функционирования системы электроснабжения 29](#_Toc459989037)

[4.3.11 Состав, основные характеристики и порядок функционирования систем водоснабжения, канализации и отопления 30](#_Toc459989038)

[4.3.12 Система связи 30](#_Toc459989039)

[4.4 Технологические операции на морском терминале 30](#_Toc459989040)

[4.5 Организация эксплуатации морского терминала 31](#_Toc459989041)

[5. Определение зоны транспортной безопасности, сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности, перевозочного сектора зоны транспортной безопасности, технологического сектора зоны транспортной безопасности, критических элементов, районов ограниченного доступа 34](#_Toc459989042)

[5.1 Определение ЗТБ и ее секторов 34](#_Toc459989043)

[5.2 Перечень критических элементов 35](#_Toc459989044)

[5.3 Перечень районов ограниченного доступа 35](#_Toc459989045)

[6. Сведения о персонале непосредственно связанном с обеспечением транспортной безопасности ОТИ 36](#_Toc459989046)

[6.1 Сведения о лицах, ответственных за обеспечения транспортной безопасности в СТИ и на ОТИ 36](#_Toc459989047)

[7. Изучение системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры мер по защите от актов незаконного вмешательства 38](#_Toc459989048)

[7.1 Силы обеспечения транспортной безопасности ОТИ 38](#_Toc459989049)

[7.2 Организационная система обеспечения транспортной безопасности 39](#_Toc459989050)

[7.2.1 Пропуска 39](#_Toc459989051)

[7.2.2 Порядок доступа на ОТИ 39](#_Toc459989052)

[7.3 Инженерная и инженерно-техническая система обеспечения транспортной безопасности ОТИ 40](#_Toc459989053)

[7.3.1 Инженерная система обеспечения транспортной безопасности 40](#_Toc459989054)

[7.3.2 Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности 40](#_Toc459989055)

[8. Оценка уязвимости 43](#_Toc459989056)

[8.1 Оценка соответствия требованиям транспортной безопасности системы мер, принятых на ОТИ по защите от АНВ 43](#_Toc459989057)

[8.2 Инженерно-технические средства обеспечения транспортной безопасности 53](#_Toc459989058)

[8.3 Силы обеспечения транспортной безопасности 58](#_Toc459989059)

[8.4 Соответствие объекта транспортной инфраструктуры (портового средства) требованиям Кодекса ОСПС 63](#_Toc459989060)

[8.5 Определение соответствия системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры мер по защите от актов незаконного вмешательства предъявляемым требованиям по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и охраны ПС 64](#_Toc459989061)

[9. Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры с использованием «модели нарушителя» 65](#_Toc459989062)

[9.1 Анализ целей нарушителей, возможных вариантов их действий и последствий по степени опасности 66](#_Toc459989063)

[9.2 Анализ угроз по степени опасности 68](#_Toc459989064)

[9.3 Модели нарушителей 70](#_Toc459989065)

[9.4 Выводы по оценке уязвимости объекта транспортной инфраструктуры при существующей системе обеспечения транспортной безопасности 75](#_Toc459989066)

[10. Определение мероприятий субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ 82](#_Toc459989067)

[10.1 Мероприятия, которые необходимо выполнить по организационной системе 82](#_Toc459989068)

[10.2 Мероприятия, которые необходимо выполнить по инженерно-технической системе обеспечения транспортной безопасности ОТИ 82](#_Toc459989069)

[10.3 Мероприятия, которые необходимо выполнить по силам обеспечения транспортной безопасности 83](#_Toc459989070)

[10.4 Мероприятия, которые необходимо выполнить на ОТИ в соответствии требованиям Кодекса ОСПС 84](#_Toc459989071)

[11. Перечень документов, использованных при проведении оценки охраны портового средства и составлении отчета об оценке охраны 85](#_Toc459989072)

[Подписной лист 87](#_Toc459989073)

[ПРИЛОЖЕНИЯ 88](#_Toc459989074)

[Приложение 1 - Географическая привязка ОТИ 89](#_Toc459989075)

[Приложение 2 - Схема ОТИ (с указанием ЗТБ, сектора свободного доступа, технологического сектора, перевозочного сектора и КЭ) 89](#_Toc459989076)

[Приложение 6 – Схема действующей связи ОТИ 89](#_Toc459989077)

# Перечень сокращений и определений

|  |  |
| --- | --- |
| АМП | Администрация морского порта |
| АНВ | Акт незаконного вмешательства |
| АРМ | Автоматизированное рабочее место |
| АСКЛ | Армированная скрученная колючая лента |
| АТС | Автоматическая телефонная станция |
| ГБР | Группа быстрого реагирования |
| ГСМ | Горюче-смазочные материалы |
| ДЛООТБ | Должностное лицо ответственное за обеспечение транспортной безопасности |
| ЗТБ | Зона транспортной безопасности |
| ИБП | Источник бесперебойного питания |
| ИГПК | Инспекция государственного портового контроля |
| ИТСОТБ | Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности |
| КПП | Контрольно-пропускной пункт |
| КЭ | Критический элемент |
| ЛООТИ | Лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры |
| ЛСТИ | Лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры |
| МВД РФ | Министерство внутренних дел Российской Федерации |
| Минтранс | Министерство транспорта |
| МСКЦ | Морской спасательный координационный центр |
| ОТИ | Морской терминал |
| МЧС РФ | Министерство чрезвычайных ситуаций Российской Федерации |
| АО | Акционерное общество |
| ОП | Охранное предприятие |
| ОТБ | Обеспечение транспортной безопасности |
| ОТИ | Морской терминал |
| Отчет | Отчет об оценке уязвимости объекта транспортной инфраструктуры |
| ПРУ | Пассажирское районное управление |
| СКУД | Система контроля управления доступом |
| СОС | Система охранной сигнализации |
| СТН | Система телевизионного наблюдения |
| СУДС | Система управления движением судов |
| ТБ | Транспортная безопасность |
| ТП | Трансформаторная подстанция |
| ТС | Транспортное средство |
| ТСО | Технические средства охраны |
| УВО Минтранса России | Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации |
| УФСБ | Управление Федеральной службы безопасности |
| ФГУ | Федеральное государственное учреждение |
| ФГУП | Федеральное государственное унитарное предприятие |
| ФОИВ | Федеральные органы исполнительной власти |
| ФСБ РФ | Федеральная служба безопасности Российской Федерации |

**Основные определения**

|  |  |
| --- | --- |
| **Акт незаконного вмешательства** | противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий |
| *(п. 1 ст. 1 Федерального закона Российской Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»)* |
| **Аттестация сил обеспечения транспортной безопасности** | установление соответствия знаний, умений, навыков СО ТБ, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий СО ТБ требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности в целях принятия СТИ решения о допуске (невозможности допуска) СО ТБ к выполнению работы, непосредственно связанной с обеспечением транспортной безопасности, либо об отстранении от выполнения такой работы |
| *(п. 1.3 ст. 1 Федерального закона Российской Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»)* |
| **Взаимодействие судно/порт** | взаимодействия, которые происходят, когда судно прямо и непосредственно затрагивается действиями, связанными с перемещением людей, грузов или предоставлением портовых услуг судну или со стороны судна. |
| *(п. 1.8 правила 1 Главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74)* |
| **Внутриобъектовый режим** | порядок, устанавливаемый субъектом транспортной инфраструктуры, не противоречащий законодательству Российской Федерации, доведенный до сведения персонала и посетителей ОТИ и обеспечиваемый совокупностью мероприятий и правил, выполняемых лицами, находящимися на ОТИ, в соответствии с правилами внутреннего трудового распорядка и требованиями пожарной безопасности. |
| *(ст.1.1 п.6 Закона Российской Федерации от 11.03.1992 № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации»)* |
| **Группа быстрого реагирования** | Группа, входящая в состав подразделения транспортной безопасности, специально оснащенное, мобильное, круглосуточно выполняющее задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства в зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры |
| *(п. 5.3 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Досмотр** | выявление предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, а также выявление лиц, не имеющих правовых оснований для прохода (проезда) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее часть |
| *(п. 5.9 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Дополнительный досмотр** | мероприятия, осуществляемые в целях обеспечения транспортной безопасности по обследованию объектов досмотра в целях распознавания и идентификации предметов и веществ, выявленных в ходе досмотра, а также по обследованию материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства |
| *(п. 5.9 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Зона транспортной безопасности** | зона объекта транспортной инфраструктуры, его наземная, подземная, воздушная, надводная часть, для которой устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц, транспортных средств и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных |
| *(п. 5.26 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности** | совокупность инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безопасности, используемых на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве в целях защиты от актов незаконного вмешательства |
| *(п/п 11 п.4 приказа Минтранса России от 11.02.2010 № 34)* |
| **Информация ограниченного доступа** | документированная информация, доступ к которой ограничивается в соответствии с законодательством Российской Федерации |
| *(п. 2 ст. 5 Федерального закона Российской Федерации от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»)* |
| **Компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности** | федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности |
| *(п. 3 ст. 1 Федерального закона Российской Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»)* |
| **Критический элемент ОТИ или ТС** | строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы объекта транспортной инфраструктуры, совершение акта незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования объекта транспортной инфраструктуры и (или) возникновению чрезвычайных ситуаций, а также по реагированию на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов |
| *(п. 5.3 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Наблюдение и (или) собеседование** | мероприятия, проводимые в целях обеспечения транспортной безопасности в ходе досмотра, направленные на выявление физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства, по результатам проведения которых принимается решение о проведении дополнительного досмотра |
| *(п. 5.9 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Нарушители** | лица, подготавливающие совершение или совершившие акты незаконного вмешательства, за которые законодательством Российской Федерации установлена административная или уголовная ответственность |
| *(п. 5.40 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Объекты транспортной инфраструктуры (ОТИ)** | - морские терминалы;  - порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений, выдаваемых в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом "О транспортной безопасности";  - судоходные гидротехнические сооружения;  - объекты систем связи, навигации и управления движением судов, расположенные вне морских терминалов, акваторий морских портов и портов, расположенных на внутренних водных путях;  - искусственные острова, установки и сооружения, в том числе созданные на основе морских плавучих (передвижных) платформ, расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;  - участки внутренних водных путей, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование морского и речного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом "О транспортной безопасности" и не отнесенные в соответствии с частью 5 статьи 6 Федерального закона "О транспортной безопасности" к объектам транспортной инфраструктуры, не подлежащим категорированию.  - здания, сооружения, устройства и оборудование, предназначенные для ремонта, отстоя в летнее и зимнее время года, технического осмотра судов и иных плавучих объектов, расположенные в границах пунктов отстоя судов внутреннего водного плавания. |
| *(п. 2 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)*  *(п. 5 п.п. в Постановление Правительства РФ от 18.07.2016 N 686)* |
| **Объекты досмотра** | физические лица, транспортные средства, грузы, багаж, ручная кладь и личные вещи, находящихся у физических лицах, и иных материально-технических объектах |
| *(п. 5.9 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Охраняемые объекты** | здания, строения, сооружения, прилегающие к ним территории и акватории, транспортные средства, а также грузы, в том числе при их транспортировке, денежные средства и иное имущество, подлежащие защите от противоправных посягательств |
| *(ч.3 ст. 1 Федерального закона Российской Федерации от 14.04.1999 № 77-ФЗ «О ведомственной охране»)* |
| **Перевозочный сектор зоны транспортной безопасности** | границы частей зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, допуск физических лиц в которые осуществляется по перевозочным документам и (или) пропускам установленных видов с учетом предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения |
| *(п. 5.26 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Повторный досмотр** | мероприятия, осуществляемые при получении субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в целях обеспечения транспортной безопасности и выявления физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства, либо материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства |
| *(п. 5.9 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Подразделения транспортной безопасности** | осуществляющие защиту ОТИ и ТС от АНВ (в том числе на основании договора с СТИ) подразделения ведомственной охраны ФОИВ в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица |
| *(п. 7.1 ст. 1 Федерального закона Российской Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ*  *«О транспортной безопасности»)* |
| **Происшествие, связанное с охраной** | любое подозрительное действие или обстоятельство, угрожающие обеспечению охраны судна, включая морскую передвижную буровую установку и высокоскоростное судно, или портовому средству, или взаимодействию судно/порт, или любой деятельности судно-судно. |
| *(п. 1.13 правила 1 Главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74)* |
| **Пропускной режим** | порядок, устанавливаемый субъектом транспортной инфраструктуры, не противоречащий законодательству Российской Федерации, доведенный до сведения персонала и посетителей ОТИ и обеспечиваемый совокупностью мероприятий и правил, исключающих возможность бесконтрольного прохода лиц, проезда транспортных средств, проноса (провоза) имущества на ОТИ (с ОТИ) |
| *(ст.1.1 п.7 Закона Российской Федерации от 11.03.1992 № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации»)* |
| Пункты управления обеспечением транспортной безопасности | помещения или участки помещений для управления техническими средствами и силами обеспечения транспортной безопасности |
| *(п. 5.23 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Силы обеспечения транспортной безопасности** | лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в СТИ, на ОТИ, ТС, включая персонал СТИ или ПТБ, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности ОТИ или ТС |
| *(п. 7.2 ст. 1 Федерального закона Российской Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»)* |
| **Сектор свободного доступа** | границы частей зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, на которых в отношении объектов досмотра проводится досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр, а выявление у физических лиц (транспортных средств) правовых оснований для прохода (проезда) не требуется. |
| *(п. 5.26 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Субъекты транспортной инфраструктуры** | юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками ОТИ и (или) ТС или использующие их на ином законном основании |
| *(п. 9 ст. 1 Федерального закона Российской Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»)* |
| **Террористический акт** | совершение взрыва, поджога или иных действий, связанных с устрашением населения и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления экологической катастрофы или иных особо тяжких последствий, в целях противоправного воздействия на принятие решения органами государственной власти, органами местного самоуправления или международными организациями. |
| *(п.1 ст.205 УК Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ)* |
| **Технологический сектор зоны транспортной безопасности** | границы частей зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, допуск в которые ограничен для пассажиров и осуществляется по пропускам установленных видов для работников и посетителей объекта транспортной инфраструктуры, а также с учетом запрета предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения |
| *(п. 5.26 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Технологическое взаимодействие** | взаимодействия между силами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) силами обеспечения транспортной безопасности транспортных средств, с которыми имеется технологическое взаимодействие, включающее обслуживание транспортных средств, осуществление погрузочно-разгрузочных операций, посадку и высадку пассажиров |
| *(п. 5.9 Постановление Правительства РФ от 16 июля 2016 г. N 678)* |
| **Угроза блокирования** | возможность создания препятствия, делающего невозможным движение ТС или ограничивающего функционирование ОТИ, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц. |
| *(п. 8 приказа Минтранса России от № 52, ФСБ России №112, МВД России № 134 от 05.03.2010)* |
| **Угроза взрыва** | возможность разрушения ОТИ и/или ТС или нанесения им и/или их грузу, здоровью персонала, пассажирам и другим лицам повреждений путем взрыва (обстрела). |
| *(п. 2 приказа Минтранса России от № 52, ФСБ России №112, МВД России № 134 от 05.03.2010)* |
| **Угроза взрыва критического элемента ОТИ/ПС и/или ТС** | возможность разрушения критического элемента ОТИ и/или ТС или нанесения ему повреждения путем взрыва (обстрела), создающего угрозу функционированию ОТИ и/или ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц. |
| *(п. 6 приказа Минтранса России от № 52, ФСБ России №112, МВД России № 134 от 05.03.2010)* |
| **Угроза захвата** | возможность захвата объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств, установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания. |
| *(п. 1 приказа Минтранса России от № 52, ФСБ России №112, МВД России № 134 от 05.03.2010)* |
| **Угроза захвата критического элемента ОТИ и/или ТС** | возможность захвата критического элемента объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства, установления над ним контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания. |
| *(п. 5 приказа Минтранса России от № 52, ФСБ России №112, МВД России № 134 от 05.03.2010)* |
| **Угроза поражения опасными веществами** | возможность загрязнения объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства или их критических элементов опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц. |
| *(п. 4 приказа Минтранса России от № 52, ФСБ России №112, МВД России № 134 от 05.03.2010)* |
| **Угроза размещения или попытки размещения взрывных устройств (взрывчатых веществ)** | возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить объект транспортной инфраструктуры и/или транспортное средство, нанести им и/или их грузу повреждения. |
| *(п. 3 приказа Минтранса России от № 52, ФСБ России №112, МВД России № 134 от 05.03.2010)* |
| **Угроза хищения** | возможность совершения хищения элементов ОТИ и/или ТС, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц |
| *(п. 9 приказа Минтранса России от № 52, ФСБ России №112, МВД России № 134 от 05.03.2010)* |
| **Уровень безопасности** | степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства |
| *(п. 13 ст. 1 Федерального закона Российской Федерации от 09.02.2007№ 16-ФЗ «О транспортной безопасности»)* |
| ***Уровень безопасности № 1*** | степень защищенности транспортного комплекса от потенциальных угроз, заключающихся в наличии совокупности вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса |
| *(п. 1 Постановления Правительства Российской Федерации от 10.12.2008 № 940)* |
| ***Уровень безопасности № 2*** | степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных угроз, заключающихся в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность ТС |
| *(п. 1 Постановления Правительства Российской Федерации от 10.12.2008 № 940)* |
| ***Уровень безопасности № 3*** | степень защищенности транспортного комплекса от прямых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создавших опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса |
| *(п. 1 Постановления Правительства Российской Федерации от 10.12.2008 № 940)* |
| *(п. 2.1.11 части «А» МК ОСПС)* |
| ***Уровень террористической опасности повышенный («синий»)*** | при наличии требующей подтверждения информации о реальной возможности совершения террористического акта |
| *(п.2-а Указа Президента Российской Федерации от 14.06.2012 № 851)* |
| ***Уровень террористической опасности высокий («желтый»)*** | при наличии подтвержденной информации о реальной возможности совершения террористического акта |
| *(п.2-б Указа Президента Российской Федерации от 14.06.2012 № 851)* |
| ***Уровень террористической опасности критический («красный»)*** | при наличии информации о совершенном террористическом акте либо о совершении действий, создающих непосредственную угрозу террористического акта. |
| *(п.2-в Указа Президента Российской Федерации от 14.06.2012 № 851)* |

# Введение

В целях обеспечения транспортной безопасности, устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса и защиты интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства был принят Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности».

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

Оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры **(указать наименование ОТИ)** выполнена **(указать наименование организации. В случае привлечения к разработке ОУ экспертной организации, указать номера действующих свидетельств об аккредитации в качестве Специализированной и Уполномоченной организации)** с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, Федеральным законом Российской Федерации от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

**В отношении объекта транспортной инфраструктуры** **экспертной организацией (наименование) «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_г. проводилась ОУ (Заключение об утверждении №… от ….). Дополнительная ОУ проводится (кем) на основании положений п.2 Постановления Правительства РФ от 16.07.2016 № 678 «\_\_\_\_». Результаты проведенной оценки уязвимости приведены в настоящем Отчете об ОУ.**

**Ранее разработанный и утверждённый Отчет об ОУ будет уничтожен СТИ в соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 24.11.2015 № 1257 в месячный срок после утверждения и получения СТИ настоящего документа.**

Целью проведения оценки уязвимости является определение степени защищенности объекта транспортной инфраструктуры от потенциальных угроз и разработка мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры.

Порядок проведения оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры установлен Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 апреля 2010 г. № 87 «Об утверждении порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

В ходе проведения оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры были изучены и учтены:

- географические, гидрологические особенности и климатические условия района местоположения, влияющие на обеспечение безопасности ОТИ/охраны ПС;

- основные характеристики инженерно-строительных объектов, технических систем ОТИ, обеспечивающих выполнение технологических операций и являющиеся важными с точки зрения обеспечения их защищенности от АНВ;

- конфигурации и границы зон и секторов транспортной безопасности/участки ограниченного доступа и перечень критических элементов ОТИ /важного имущества и инфраструктуры ПС;

- результаты анализа особенностей и временных показателей производственно-технологических процессов, мест скопления персонала, АНВ в отношении которых могут привести к полному или частичному прекращению функционирования ОТИ/ПС;

- степень соответствия системы принятых на ОТИ мер по защите от АНВ предъявляемым требованиям по ОТБ ОТИ/охраны ПС;

- действующей системы ОТБ ОТИ/охраны ПС;

- анализ перечня возможных угроз, тактики и способов их реализации потенциальными нарушителями;

- модель потенциального нарушителя;

Определены рекомендации СТИ в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по ОТБОТИ/охраны ПС.

Указанные в настоящем отчёте рекомендации СТИ по ОТБ ОТИ/охране ПС, должны быть учтены при разработке Плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ.

# Изучение технических и технологических характеристик ОТИ, организация эксплуатации (порядка функционирования)

## Общая характеристика объекта транспортной инфраструктуры

ОТИ «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» является объектом транспортной инфраструктуры морского транспорта.

ОТИ «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» присвоена четвертая категория. Реестровый номер ОТИ «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_».

Субъектом транспортной инфраструктуры является ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» .

Общие сведения о субъекте транспортной инфраструктуры приведены в таблице 1.

Общие сведения о субъекте транспортной инфраструктуры

Таблица 1

|  |  |
| --- | --- |
| **Название морского (речного) порта** |  |
| **Наименование субъекта транспортной инфраструктуры**  **(с указанием организационно-правовой формы)** |  |
| **Юридический адрес субъекта транспортной инфраструктуры** |  |
| **Почтовый адрес субъекта транспортной инфраструктуры** |  |
| **Наименование ОТИ** |  |
| **Фактический адрес ОТИ** |  |
| **Присвоенная категория ОТИ** |  |
| **Реестровый номер ОТИ**  **(в соответствии с реестром категорированных объектов транспортной инфраструктуры)** |  |
| **Номер ИМО** |  |
| **Географические координаты ОТИ** |  |

В таблице 2 приведены данные об основных должностных лицах субъекта транспортной инфраструктуры, имеющих обязанности по вопросам транспортной безопасности.

Данные по должностным лицам субъекта транспортной инфраструктуры

Таблица 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Руководство субъекта транспортной инфраструктуры** | | | |
| **1. Руководитель компании** | **Должность** | Тел. раб. |  |
| Ф |  | Тел. моб. |  |
| И | Факс |  |
| О | e-mail |  |
| **2. Первый заместитель руководителя** | **Должность** | Тел. раб. |  |
| Ф |  | Тел. моб. |  |
| И | Факс |  |
| О | e-mail |  |
| **Должностные лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности** | | | |
| **3. Должностное лицо ответственное за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры** | **Должность** | Тел. раб. |  |
| Ф |  | Тел. моб. |  |
| И | Факс |  |
| О | e-mail |  |
| Номер и дата приказа о назначении | Приказ  от \_\_.\_\_\_.201\_\_ г.  № \_\_\_\_\_ | Данные по обучению |  |
| **4. Должностное лицо ответственное за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры** | Должность | Тел. раб. |  |
| Ф |  | Тел. моб. |  |
| И | Факс |  |
| О | e-mail |  |
| Номер и дата приказа о назначении | Приказ  от \_\_.\_\_\_.201\_\_ г.  № \_\_\_\_\_ | Данные по обучению |  |
| 5. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану | Должность | Тел. раб. |  |
| Ф |  |  |  |
| И |  |  |  |
| О |  |  |  |
| Номер и дата приказа о назначении | Приказ  от \_\_.\_\_\_.201\_\_ г.  № \_\_\_\_\_ | Данные по обучению |  |

### Назначение морского терминала и номенклатура обрабатываемого груза

ОТИ «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» предназначен для перегрузки лесоматериалов, навалочных грузы, генеральных грузов. Грузооборот в 201\_\_ г. составил \_\_\_\_\_\_\_ т.

Грузоперевозки осуществляются по маршрутам (указать основные) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Характеристики обрабатываемых грузов приведены в таблице 3.

Таблица 3

**Характеристика обрабатываемого груза**

| **№ п/п** | **Наименование груза** | **Класс химической опасности согласно Кодекса ИМО** | **Степень опасности** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 |  |  |  |
| 2 |  |  |  |
| 3 |  |  |  |
| 4 |  |  |  |
| 5 |  |  |  |
| 6 |  |  |  |

Пассажирские операции на ОТИ (не) производятся. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Периодичность работы ОТИ – с \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

## Описание морского терминала

### Характеристика района расположения морского терминала

Морской терминал «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» расположен \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Земельный участок площадью \_\_\_\_\_\_\_\_\_ кв.м находится на территории зоны производственного и комунально-складского назначения в северной части территории поселения \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ в районе пассажирского комплекса \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

В геологическом строении ОТИ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ принимают участие кристаллические породы докембрийского фундамента, повсеместно перекрытые мощным чехлом моренных отложений из валунов, песка, глинистых пород, образующих гряды, местами выходящие к побережью. Рельеф территории холмисто-котловинный, с многочисленными озерами. Абсолютные отметки поверхности в районе изменяются от одного до 13м. Ближайшая жилая застройка находится примерно на расстоянии 500 метров от ОТИ.

Численность населения на 01.01.201\_\_\_\_ г. составляла \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ человек (\_\_\_\_\_\_% от общей численности населения \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ области). Плотность населения – \_\_\_\_ жителя на \_\_\_ кв. км. Поселение \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, через \_\_\_\_\_\_\_\_\_ море, граничит с \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Связь \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ с материком осуществляется воздушным сообщением, а также морским путём.

Между городом \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ и поселением \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ курсируют небольшие катера, принадлежащие \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, (это суда «Створ», «Туман», «Святитель Николай» и др.). Теплоходы «Василий Косяков» вместимостью до 160 человек и "Метель-4" (80 мест), которые совершают регулярные рейсы до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ из \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Как правило, навигация на \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ море открывается в начале \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. При волнении на море, превышающем 4 балла, водное сообщение с \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ островами невозможно. Водные суда причаливают к \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Берега островов сильно изрезаны, на дне встречается большое количество камней, выступающих и не выступающих над поверхностью воды, это затрудняет навигацию у берегов.

**Рис.1 – КПП №1, въезд на территорию ОТИ «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_»**

**Рис. 2 – Диспетчерская, комната отдыха.**

**Рис. 3 – Территория ОТИ, вид от КПП.**

### Характер местности, объекты за пределами ОТИ, оказывающие влияние на его уязвимость

Территория ОТИ обустроена, имеет твердое покрытие. Растительность представлена отдельными деревьями и кустарником. Береговая линия в районе причала ОТИ забетонирована и укреплена валунами. Объектов за пределами ОТИ оказывающие на его уязвимость не выявлено.

### Климатические условия

Обобщение результатов многолетних режимных наблюдений метеостанции \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ за динамикой температуры воздуха, поверхности почвы и количества осадков показало сходство трендов изменения температур воздуха на островах с континентальными регионами Северной Европы. Климат \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ архипелага морской, с переходом к континентальному, по среднегодовым характеристикам более теплый, чем на материке. Однако биоиндикация и анализ скорости почвообразования показывают, что он является неблагоприятным для биотического компонента ландшафтов. В настоящее время происходит прогрессирующее потепление климата островов, уже оказывающее заметное влияние на биоту.

По результатам оригинальных измерений был показан суточный ход температур воздуха и подстилающих пород ландшафтов в разных участках острова, а также изменение температур в течение летнего сезона. Контраст среднелетних температур между наиболее теплыми и холодными участками в среднем составляет 20-25 % (максимально до 50 %).

Климат на островах умеренный. Он определяется расположением архипелага в полярных широтах и окруженностью морем. В июне продолжительность светового дня достигает 21,5 часа, в декабре — около 4 часов.

В районе архипелага ощущается влияние циклонов, для лета характерны частые вторжения арктических воздушных масс, несущих солнечную, но холодную погоду. Благодаря смягчающему влиянию \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ моря, \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ находятся в сравнительно благоприятных температурных условиях: на \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ мягкая зима и прохладное лето. Абсолютный минимум температуры был зафиксирован в [1893 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/1893_%D0%B3%D0%BE%D0%B4), он составил −36,5°C, а абсолютный максимум был отмечен в [1972 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/1972_%D0%B3%D0%BE%D0%B4), он составил + 31,2°C.

Средняя годовая скорость ветра составляет 6,8 м/с. С марта по август на архипелаге преобладают холодные северо-восточные ветра, с сентября по февраль — юго-западные. Восточных ветров на \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ не бывает. Ветер чувствуется на берегу, а середина острова прикрыта лесом, и ветры там не ощущаются.

Средняя годовая относительная влажность составляет 82 %, ежегодно бывает в среднем 37 туманных дней. Наиболее дождливыми статистически являются август — октябрь (в среднем по 5 дней в месяце с сильными либо продолжительными дождями), наименее дождливыми — май - июнь (2-3 дня).

Вследствие медленного прогревания и охлаждения моря сезонные изменения на архипелаге наступают позднее, чем на материке. В среднем запаздывание сезонов составляет две-три недели. Зимой море образует четырёх- или пятикилометровую [линию припая](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9B%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%8F_%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D1%8F&action=edit&redlink=1). [30 марта](https://ru.wikipedia.org/wiki/30_%D0%BC%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0) [2002 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/2002_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) при помощи спутника единожды было зафиксировано наличие сплошного ледяного покрова, который соединял материк с островами.

Температура воды \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ моря вблизи берегов летом может достигать 18—20°C. Летняя температура воды в южной части \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ моря выше, чем в северной его части, в середине осени температура воды в обеих частях моря одинакова. Во второй половине июня температура морской воды на глубине до 8,4 м лежит в пределах +3,4°C и +4,75°C, в середине августа — 8,4°C -8,9°C, а в последней декаде августа температура морской воды на поверхности моря (и у его берегов) равна 8°C.

Географическая привязка ОТИ приведена в Приложении 1.

### Оперативная обстановка

Общий массив зарегистрированных на территории области преступлений в 2015г. увеличился на 17% (с 19068 до 22311). При этом сократилось число наиболее общественно-опасных деяний: убийств (-4,7%; со 149 до 142), умышленных причинений тяжкого вреда здоровью (-4,2%; с 330 до 316), а также преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия (-4,8%; со 126 до 120) и угонов (-8,5%; с 387 до 354).

Количество раскрытых в 2015 году преступлений увеличилось на 10,2% (с 11392 до 12550), тяжких и особо тяжких – на 27,7% (с 2126 до 2715).

Сотрудниками органов внутренних дел раскрыто более 12,5 тысяч преступлений, в том числе 121 убийство, 302 умышленных причинения тяжкого вреда здоровью, 47 изнасилований, 3510 краж, 536 грабежей, 113 разбоев, 254 угона автотранспорта, 85 преступления, связанных с незаконным оборотом оружия. Выявлено 10614 лиц, совершивших преступления.

Общая раскрываемость преступлений по итогам года составила 59,3% (РФ – 54,7%), преступлений тяжкого и особо тяжкого характера – 65,8% (РФ – 52,8%).

Количество выявленных преступлений, совершенных в составе ОПГ и ПС, увеличилось в 3,6 раза (112; 2014г. – 31), данные факты выявлены на территории городов \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Установлено 22 лица их совершивших (+57,1%;  2014г. – 14).

Возросло количество выявленных сотрудниками органов внутренних дел преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ (+41,5%; с 390 до 552), в том числе тяжкого и особо тяжкого характера (+49,2%; с 303 до 452), связанных со сбытом наркотических средств (+35,5%; с 152 до 206). Из незаконного оборота изъято более 3 кг наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, сильнодействующих веществ.

Реализовывался комплекс организационных и практических мер, направленных на декриминализацию экономики области и противодействие коррупции, в результате которого выявлено 1028 (+23,1%; 2014г. – 835) преступлений экономической направленности, в том числе 908 (+20,9%;  2014г. – 751) тяжкого и особо тяжкого характера, 196 (+12%; 2014г. – 175) совершенных в крупном и особо крупном размере. Установлены  226 (+75,2%; 2014г. – 129) преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления, 147 (+33,6%; 2014г. – 110) из которых связано со взяточничеством. Установлено 70 преступлений в сфере ЛПК, 361 – в финансово-кредитной системе, 15 – в сфере топливно-энергетического комплекса, 24 – в сфере жилищно-коммунального хозяйства, 74 – в сфере налогообложения. В результате принятых мер  обеспечено поступление в консолидированный бюджет 368,7 млн. рублей.

Несмотря на осуществленный во взаимодействии с иными заинтересованными ведомствами комплекс мер общей и индивидуальной профилактики, количество совершенных в общественных местах преступлений увеличилось на 17,5% (с 5501 до 6463), в том числе  на 33,4% (с 2987 до 3985) – на улицах населенных пунктов области.

На \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ островах преступлений и правонарушений в 2015 году не зарегистрировано.

## Состав морского терминала

На территории ОТИ расположены:

* перегрузочное и другое технологическое оборудование, включающее плавкран, автопогрузчики, автомобильный кран, тракторы и ковшовые погрузчики;
* открытые складские площадки для хранения грузов;
* КПП и ограждение ОТИ;
* ряд некапитальных одноэтажных сооружений обшитых металлическим профлистом для хозяйственных нужд;
* склад ГСМ;
* объекты систем: электроснабжения, освещения, пожаротушения, связи, телевизионного наблюдения (включая камеры СТН).

**Рис. 4 – Некапитальные сооружения для хозяйственных нужд.**

**Рис. 5 – Причал и плавкран**.

### Характеристика участка акватории

На основании какого документа отведена акватория (договор водопользования).

Участок акватории ОТИ предназначен для выполнения маневровых операций, связанных с постановкой и швартовкой судов к плавкрану ОТИ, а также стоянки грузовых судов при проведении грузовых операций.

Участок акватории ОТИ ограничен береговой линией и прямыми линиями, соединяющими точки с координатами, указанными в таблице 4.

Участок акватории ОТИ приведен в Приложении № 3.

Таблица 4

**Координаты акватории**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 |  |  |
| 2 |  |  |
| 3 |  |  |
| 4 |  |  |
| 5 |  |  |
| 6 |  |  |
| 7 |  |  |
| 8 |  |  |
| 9 |  |  |
| 10 |  |  |
| 11 |  |  |
| 12 |  |  |

### Причальные сооружения

В состав ОТИ входит(ят) причал(ы). Подход и швартовка судна производится к стоящему плавучему крану (длина – \_\_, ширина – \_\_\_, осадка – \_\_\_\_). Плавкран швартуется канатами.

Грузоподъемность плавкрана составляет \_\_\_ тонн, а автокрана \_\_\_ тонн. Суда могут пришвартоваться с максимальной длинной – \_\_\_ метров, и максимальной осадкой – \_\_\_\_ метра. Судно встает под разгрузку \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ в месяц. Объем перевозимых грузов составляет \_\_\_\_\_\_. Причал со стороны моря укреплен валунами.

Оборудование плавкрана включает\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

### Складское хозяйство, места хранения опасных грузов и материалов

Для хранения перегружаемого груза ОТИ располагает открытыми складскими площадками общей площадью \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ кв.м.

К местам хранения опасных материалов на территории ОТИ относятся \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Складирование навалочных грузов производится в штабель, который формируется с помощью бульдозера. ЖБИ, металлоконструкции, строительные материалы размещаются на отдельно отведенных площадках. Площадки для хранения контейнеров, колесной и гусеничной техники, круглого леса навалом отсыпаны песчано-гравийной смесью. Площадка для хранения техники расположена напротив КПП для усиления мер охраны.

На территории открытого склада разработана схема движения автотранспорта и перегрузочной техники по подъездным дорогам к площадкам хранения груза. Принятая транспортная схема движения обеспечивает беспрепятственный проезд к складу открытого хранения строительных материалов, техники и грузов. Основной въезд/выезд расположены с юго-восточной стороны ОТИ.

Схема ОТИ и перечень объектов, расположенных на его территории, приведены в Приложении 2.

**Рис. 6 – открытый склад**.

### Транспортная инфраструктура

Груз доставляется на ОТИ морским и речным транспортом.

На территории ОТИ имеется \_\_\_\_\_ дороги шириной \_\_\_м и \_\_\_\_м:

* со щебеночным покрытием с укрепленными обочинами;
* с железобетонным покрытием.

Территория ОТИ не оснащена дорожными знаками в соответствии с Правилами дорожного движения. Схема движения автотранспорта по территории ОТИ утверждена Генеральным директором ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» .

Въезд и выезд автомобильного транспорта на (с) территорию ОТИ осуществляется через запираемые ворота 1 на КПП № 1. Для прохода физических лиц на (с) территорию ОТИ в периметровом ограждении на участке между воротами и КПП № 1 встроена запираемая калитка (рис. 1).

Имеются шесть резервных въездов/выездов автомобильного транспорта, ворота 1-э, 2-э, 3-э, 4-э, 5-э, 6-э, которые могут использоваться в качестве эвакуационных или пожарных. Резервные ворота постоянно закрыты на замок и контролируются силами обеспечения транспортной безопасности.

Контроль за состоянием замков осуществляется ДЛООТБ на ОТИ, а также должностным лицом, находящимся на ОТИ на круглосуточном дежурстве.

**Рис. 7 – Эвакуационный выезд, пожарный въезд.**

**Рис. 8 – Эвакуационный выезд, пожарный въезд.**

**Рис. 9 – Разгрузка-погрузка судна.**

### Суда портофлота

В состав ОТИ суда портофлота не входят.

### Обслуживаемые суда

В основном на ОТИ обслуживаются суда следующих типов (например):

- **Танкер;**

- **Контейнеровоз;**

- **Балкер;**

- **Ролкер;**

- **Паром.**

### Система управления движения судов

Управление движением судов в акватории ОТИ осуществляется филиалом ФГБУ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

### Средства навигационного оборудования

Средства навигационного ограждения в состав ОТИ не входят.

### Состав, основные характеристики и порядок функционирования системы освещения

Рабочее освещение на территории ОТИ обеспечивается:

* прожекторами, расположенными на мачтах освещения (на ОТИ эксплуатируется \_\_\_\_\_ прожекторных мачт);

Прожекторные мачты оборудованы светодиодными прожекторами мощностью Вт. Всего на территории ОТИ установлено \_\_\_\_\_\_\_ прожекторов.

### Состав, основные характеристики и порядок функционирования системы электроснабжения

Электроснабжение ОТИ осуществляется по одной линии (воздушной, напряжением \_\_\_\_\_\_ В) от трансформаторной подстанции сетевой организации (\_\_\_\_ категории надежности по ПУЭ):

- точка присоединения РУ \_\_\_ кВ ТП № \_\_\_\_;

- источник питания ТП \_\_\_\_\_;

- уровень напряжения \_\_\_\_ кВ;

- максимальная мощность \_\_\_\_\_\_ кВт;

- категория надежности электроснабжения \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

- наименование электроустановки поставщика ТП\_\_\_\_;

- наименование электроустановки потребителя ЛЭП - \_\_\_кВ от ТП \_\_\_.

При выходе из строя ТП предусмотрено питание от переносных бензиновых генераторов в количестве \_\_\_ штук (\_\_\_\_\_\_\_\_\_) мощностью \_\_\_\_\_ кВт каждая, напряжение однофазное, \_\_\_\_\_ В. На плавкране есть собственная энергетическая установка, состоящая из двух генераторов:

1. ДГР-\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_:

- ток переменный, напряжение \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ В;

- мощность \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ кВт.

2. ДГР-\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_:

-мощность \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ кВт.

### Состав, основные характеристики и порядок функционирования систем водоснабжения, канализации и отопления

На территории ОТИ центральное водоснабжение и канализация отсутствуют. Вода на ОТИ доставляется \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Вода хранится в резервуарах запаса на \_\_\_\_\_\_\_\_ литров.

Отдельная пожарная линия на наружных сетях на ОТИ отсутствует. Вода, используемая для пожаротушения, берется из \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ моря. На объекте предусмотрен проезд для пожарных машин с твердым покрытием шириной 5м. В районе склада пиломатериалов для подъезда пожарных машин используется круговой подъезд со щебеночным покрытием шириной 3м с укрепленными обочинами по 0,5м с каждой стороны.

Прием хозяйственно-бытовой канализации осуществляется в накопительную емкость \_\_\_ м³. Отвод дождевых и талых вод предусмотрен на рельеф.

Ссылка на документы гор(обл)газа и гор(обл)водоканала об отсутствии на территории ОТИ труботроводов среднего и высокого давления водо и газо снабжения или их описание и схема прокладки при наличии.

### Система связи

Состав системы связи ОТИ: мобильная сотовая связь, радиосвязь, персональный компьютер с выходом в интернет сеть и тд….

Для обеспечения технологического процесса, а также в интересах безопасности и охраны ОТИ используется \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Служебные помещения на территории ОТИ (не) телефонизированы.

На ОТИ отсутствует (имеется) громкоговорящая трансляционная сеть.

## Технологические операции на морском терминале

ОТИ функционирует \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Кроме персонала ОТИ других сотрудников, посетителей на территории ОТИ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. В ночное и дневное время на территории ОТИ находится \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ человек. При разгрузке/погрузке на территории ОТИ вместе с членами экипажа может находиться до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ человек.

Перегрузка груза осуществляется в соответствии с рабочей технологической документацией, разработанной в соответствии с порядком, установленном на морском транспорте.

Грузы перегружаются по прямому варианту (непосредственно с одного транспортного средства на другое) и через склады и площадки временного хранения. Каждый технологический процесс может включать один или несколько вариантов работ:

* склад – автомашина - судно;
* судно – автомашина – склад.

Одновременно при разгрузке судна организуется работа перегрузочной техники (самосвалы, погрузчики и др.). Загрузка производится на автотранспорт и вывозится в места складирования. При разгрузке судна с навалочным грузом, на плавкран устанавливаются соответствующие грейферы и выгрузка производится прямо в автотранспорт. Грузовые операции осуществляются под контролем диспетчера ОТИ.

Время обработки судна составляет от 12 до 24 часов.

## Организация эксплуатации морского терминала

Подход судов к ОТИ организован в соответствии с требованиями (Обязательные постановления в морском порту \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ , утвержденные Приказом Министерства транспорта РФ от 22.01.2014 г. № 13) и контролируется филиалом ФГБУ «АМП Западной Арктики» в морском порту Онега.

Сведения о подходе судна к причалам ОТИ подаются его капитаном с помощью средств связи, имеющимися в его распоряжении, не позднее, чем за 48 часов до прибытия судна в порт и уточняются по мере приближения судна к причалу ОТИ. Подача транспортных судов под погрузку осуществляется через систему диспетчерского обслуживания в порту.

Доставка груза на территорию ОТИ и его вывоз осуществляется морскими и речными судами и автомобильным транспортом.

Организация доставки и вывоза груза на (с) территорию (территории) ОТИ осуществляется ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_».

Грузовые операции осуществляются под контролем диспетчера ОТИ, включая подачу смежных видов транспорта под поступление и вывоз груза на/с ОТИ.

Для перегрузки и транспортирования грузов в пределах ОТИ, а также на складах, используются \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

При перегрузке лесоматериалов, особенно пиленого леса в пакетах, используют подъемные краны, автопогрузчики с боковыми захватами. Для перегрузки пакетов пиломатериалов используют плавучий кран.

Навалочные грузы перевозят и хранят \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Непосредственное оформление поступления и/или вывоза груза на/с территорию (территории) ОТИ осуществляется \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Контроль приема \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ и отпуска грузов осуществляется \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Перегрузка груза осуществляется с использованием \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, оснащенного\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Время обработки судна составляет от \_\_\_ до \_\_\_\_\_ часов, автомашины – \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Характеристики перегрузочного оборудования ОТИ, используемого для производства погрузочно-разгрузочных работ, приведены в таблице 6.

Таблица 6

**Перегрузочное оборудование**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Оборудование/название (тип) | Тип, марка | Количество, шт. |
| 1 |  |  |  |
| 2 |  |  |  |
| 3 |  |  |  |
| 4 |  |  |  |
| 5 |  |  |  |
| 6 |  |  |  |
| 7 |  |  |  |
| 8 |  |  |  |
| 9 |  |  |  |
| 10 |  |  |  |
| 11 |  |  |  |
| 12 |  |  |  |
| 13 |  |  |  |

Данные приведены на момент проведения обследования и могут быть иными в зависимости от выполняемых погрузо-разгрузочных работ.

Для стоянки перегрузочной техники в нерабочее время выделены специальные места, находящиеся под наблюдением обслуживающего персонала.

Контроль грузов, ввозимых на территорию ОТИ и вывозимых с территории, осуществляется \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.Погрузка грузов на судно и выгрузка с судов осуществляется под контролем \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

# Определение зоны транспортной безопасности, сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности, перевозочного сектора зоны транспортной безопасности, технологического сектора зоны транспортной безопасности, критических элементов, районов ограниченного доступа

## Определение ЗТБ и ее секторов

В результате проведённого анализа технических и технологических характеристик ОТИ, а также условий его эксплуатации (функционирования), в целях обеспечения транспортной безопасности определены конфигурация и границы зоны транспортной безопасности (ЗТБ) ОТИ и ее секторов:

* сектор свободного доступа зоны транспортной безопасности;
* перевозочный сектор зоны транспортной безопасности;
* технологический сектор зоны транспортной безопасности.

Субъектом транспортной инфраструктуры установлены/не установлены:

Зоны транспортной безопасности – территория ОТИ, для которой устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц (транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных, а также критических элементов объекта транспортной инфраструктуры.

Зона транспортной безопасности ОТИ представляет собой (всю) территорию ОТИ.

Границы зоны транспортной безопасности ОТИ указаны в приложении 2 настоящего Отчета.

Сектор свободного доступа **зоны транспортной безопасности** - границы частей зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, на которых в отношении объектов досмотра проводится досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр, а выявление у физических лиц (транспортных средств) правовых оснований для прохода (проезда) не требуется.

Сектор свободного доступа зоны транспортной безопасности на ОТИ – (отсутствует).

**Перевозочный сектор зоны транспортной безопасности** - границы частей зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, допуск физических лиц в которые осуществляется по перевозочным документам и (или) пропускам установленных видов с учетом предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.

Перевозочный сектор зоны транспортной безопасности на ОТИ (отсутствует).

**Технологический сектор зоны транспортной безопасности** - границы частей зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, допуск в которые ограничен для пассажиров и осуществляется по пропускам установленных видов для работников и посетителей объекта транспортной инфраструктуры, а также с учетом запрета предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.

Границы технологического сектора зоны транспортной безопасности ОТИ указаны в Приложении 2.

## Перечень критических элементов

В ходе проведения оценки уязвимости на ОТИ определены следующие критические элементы (КЭ):

Таблица 7

**Критические элементы объекта транспортной безопасности**

| **№ п/п** | **Критический элемент** | **Вероятные последствия АНВ** |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |  |  |

- фото КЭ и подходов к ним, фото.

Границы зоны транспортной безопасности и ее секторов, а также расположение критических элементов на территории ОТИ отмечены в Приложении.

## Перечень районов ограниченного доступа

При проведении Оценки уязвимости ОТИ были определены следующие районы (участки, зоны) ограниченного доступа:

**Перечислить.**

Расположение участков ограниченного доступа обозначены на схеме (см. Приложение).

Данные участки установлены в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС, как участки ограниченного доступа (УОД), доступ в которые строго контролируется и ограничивается только уполномоченным персоналом. Полномочия по доступу на такие участки определяются: должностью, расположением рабочего места и служебными обязанностями.

# Сведения о персонале непосредственно связанном с обеспечением транспортной безопасности ОТИ

На ОТИ «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» номенклатура (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности отсутствует.

## Сведения о лицах, ответственных за обеспечения транспортной безопасности в СТИ и на ОТИ

Сведения о лицах, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в СТИ и на ОТИ представлены в таблице 8.

Таблица 8

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Должностное лицо ответственное за обеспечение транспортной безопасности на ОТИ** | | | |
| 1. Должностное лицо объекта транспортной инфраструктуры ответственное за обеспечение транспортной безопасности | Должность | Тел. раб. |  |
| Ф |  | Тел. моб. |  |
| И | Факс |  |
| О | e-mail |  |
| Номер и дата приказа о назначении |  | Данные по обучению |  |
| **Должностное лицо ответственное за обеспечение транспортной безопасности в СТИ** | | | |
| 2. Должностное лицо субъекта транспортной инфраструктуры ответственное за обеспечение транспортной безопасности | Должность | Тел. раб. |  |
| Ф |  | Тел. моб. |  |
| И | Факс |  |
| О | e-mail |  |
| Номер и дата приказа о назначении |  | Данные по обучению |  |
| 3. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану | Должность | Тел. раб. |  |
| Ф |  |  |  |
| И |  |  |  |
| О |  |  |  |
| Номер и дата приказа о назначении | Приказ  от \_\_.\_\_\_.201\_\_ г.  № \_\_\_\_\_ | Данные по обучению |  |

# Изучение системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры мер по защите от актов незаконного вмешательства

## Силы обеспечения транспортной безопасности ОТИ

Силы обеспечения транспортной безопасности ОТИ состоят из сотрудников ОВО (УВО) Минтранса РФ, ЧОО и ЧОП, ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» (численный состав подразделения ТБ, суточный состав охраны ОТИ, сменность).

Ответственность за обеспечение транспортной безопасности в СТИ и на ОТИ возложена на \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_отдела безопасности мореплавания (приказ генерального директора ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» «О назначении ответственных за обеспечение транспортной безопасности в СТИ и на объекте транспортной инфраструктуры» от \_\_.\_\_.201\_\_ г. № \_\_\_\_).

На ОТИ организован \_\_\_\_ пост (ы) охраны на КПП № \_\_\_\_\_\_\_\_, пост круглосуточный (включая выходные и праздничные дни), обслуживаемый одним охранником (сотрудник ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_»). Пост(ы) охраны расположен(ны) с \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, предназначен(ы) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Пост охраны № \_\_ (КПП №\_\_) (задачи и режим работы постов), круглосуточный, в составе одного человека (сотрудник ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_»), предназначен для осуществления пропускного режима на территорию ОТИ Морской терминал «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_», для контроля прилегающей территории. Охранником поста осуществляется проверка состояния ограждения, целостности и исправности запорных устройств на въезде (выезде).

В распоряжении охранника \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

КПП №\_\_\_ имеет следующее оснащение:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

КПП №\_\_\_ досмотровым оборудованием (не) оснащен \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

КПП № \_\_\_ оборудован \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Расписать все КПП находящиеся на ОТИ.

В целях недопущения перемещения предметов и веществ, запрещенных к перемещению через КПП зоны транспортной безопасности ОТИ, охранником (охранниками) проводится осмотр транспортных средств и вносимого (выносимого) имущества.

Средствами досмотра и «Тревожной кнопкой» КПП № 1 (не) оснащен (описать).

Схема размещения оснащений КПП № \_\_\_ (пост № \_\_\_) приведена в Приложение № 2 (продолжение).

## Организационная система обеспечения транспортной безопасности

### Пропуска

Основанием для въезда (выезда) автотранспорта, прохода (выхода) физических лиц на территорию (с территории) ОТИ является \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

На ОТИ «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» пропуска всех видов (постоянные, разовые) для физических лиц, для автотранспорта всех видов (постоянные, разовые), а также материальные пропуска отсутствуют и не оформляются.

### Порядок доступа на ОТИ

Пропуск на ОТИ физических лиц и автотранспорта производится через \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

- проход физических лиц и проезда автотранспорта на территорию порта осуществляется по \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

**Рис. 10 – Здание КПП №1.**

## Инженерная и инженерно-техническая система обеспечения транспортной безопасности ОТИ

### Инженерная система обеспечения транспортной безопасности

Периметровое ограждение периметра ОТИ включает:

Ограждение периметра территории ОТИ выполнено (из какого материала, его высота, (не) укреплен, противоподкопные секции) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Ограждение оборудовано (видео, сигнализация, Егоза, освещение, калитки, ворота, замки)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Имеются ли противотаранные устройства «какие именно».

Отдельные участки ограждения ОТИ нуждаются в проведении дополнительных работ, которые бы позволили обеспечить основную функцию ограждения - затруднить проникновение потенциальных нарушителей на территорию ОТИ.

**Рисунок 11 - Периметровое ограждение ОТИ.**

### Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности

К техническим системам ОТБ, позволяющим обеспечить безопасное функционирование ОТИ, с точки зрения транспортной безопасности, относятся (наличие, расположение и оснащенность техническими средствами пункта управления ТБ):

* система телевизионного наблюдения (описание, характеристики, места установки);
* система охранной сигнализации (описание, характеристики, места установки);
* система контроля и управления доступом (описание, характеристики, места установки);
* система охранного освещения (описание, характеристики, места установки);
* системы связи и оповещения (описание, характеристики, места установки).

ОТИ оборудован системой телевизионного наблюдения, включающей в себя, в том числе стационарные видеокамеры \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, используемые в интересах обеспечения транспортной безопасности. Расположение камер СТН \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ОТИ. Всего на ОТИ установлено \_\_ камер разрешением \_\_\_. Передача данных от видеокамер осуществляется \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Информация от видеокамер в реальном времени выводится \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Информация обо всех нарушениях или подозрительных действиях, замеченных охранником, сообщается диспетчеру ОТИ, находящемуся на круглосуточном дежурстве, в отделение полиции и ДЛООТБ ОТИ.

Информация от всех видеокамер непрерывно записывается в архив на жесткий диск видеосервера системы телевизионного наблюдения. Срок хранения архива – \_\_\_\_\_\_ суток. Предусмотрен режим одновременного просмотра архива и контроля текущей обстановки.

Рабочее освещение на территории ОТИ обеспечивается:

* прожекторами, расположенными на мачтах освещения (на ОТИ эксплуатируется \_\_\_ прожекторных мачт);

Прожекторные мачты оборудованы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ прожекторами мощностью \_\_\_\_\_\_ Вт. Всего на территории ОТИ установлено \_\_\_ прожекторов.

Периметровое ограждение (не) оснащено средствами охранной сигнализации периметра и телевизионного наблюдения.

ОТИ системой СКУД (не) оснащен.

Наблюдение за периметровым ограждением ОТИ осуществляется средствами \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ установленные на \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Средств радиационного контроля на ОТИ(не) имеется.

КПП № \_\_\_\_\_ имеет следующее оснащение:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

КПП № 1 оборудован распашными воротами и автоматическим шлагбаумом, системой видеонаблюдения, позволяющей контролировать въезд, выезд автотранспорта, вход (выход) физических лиц на территорию ОТИ.

КПП № \_\_\_\_\_\_ (не) оборудован необходимым количественным и качественным составом технических систем и средств досмотра для обнаружения, включая выявление, распознавание и идентификацию, предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в технологический сектор зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, на проходящих, проезжающих (перемещаемых) в технологический сектор ЗТБ, у физических лиц, в том числе в составе грузов и личных вещей, с учетом объемов перевозок для установленного уровня безопасности в отношении объекта транспортной инфраструктуры.

Силы ОТБ ОТИ оснащены функционирующими средствами связи (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_). Схема действующей на ОТИ связи приведена в Приложении 5.

# Оценка уязвимости

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

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

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

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

Результаты оценки соответствия мер организационной системы требованиям представлены в Таблице 9.

Таблица 9

**Организационные меры**

**по выполнению требований по обеспечению транспортной безопасности**

| **№**  **п/п** | **№**  **ст.** | **Требования по обеспечению транспортной безопасности** | **уд**/**неуд** |
| --- | --- | --- | --- |
| **ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 16 июля 2016 г. N 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры»** | | | |
|  | **5** | **Субъект транспортной инфраструктуры обязан:** |  |
| 1 | 4) | представить в Федеральное агентство морского и речного транспорта полные и достоверные сведения о субъекте транспортной инфраструктуры и об объекте транспортной инфраструктуры для ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, предусмотренного статьей 6 Федерального закона "О транспортной безопасности (далее - реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры), а также полную и достоверную информацию по количественным показателям критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры, установленным Министерством транспорта Российской Федерации. |  |
| 2 | 5) | Обеспечить проведение оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и представление ее результатов на утверждение в Федеральное агентство морского и речного транспорта в установленном порядке в течение 3 месяцев с даты размещения на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта сведений о присвоении категории объекту транспортной инфраструктуры, которое сопровождается соответствующим уведомлением субъекта транспортной инфраструктуры по электронной почте и в письменном виде. |  |
| 3 | 6) | На основании утвержденных результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры представить в Федеральное агентство морского и речного транспорта план объекта транспортной инфраструктуры в течение 3 месяцев с даты утверждения результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры. |  |
| 4 | 7) | Реализовать план объекта транспортной инфраструктуры поэтапно в предусмотренные этим планом сроки:  в отношении объектов транспортной инфраструктуры III и IV категорий - не позднее одного года с даты присвоения категории объекту транспортной инфраструктуры. |  |
| 5 | 8) | Обеспечивать обращение со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры, содержащимися в плане объекта транспортной инфраструктуры, которые являются информацией ограниченного доступа, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации в соответствии с частью 8 статьи 5 Федерального закона "О транспортной безопасности". |  |
|  | 9) | Разработать и утвердить следующие организационно-распорядительные документы, направленные на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры: |  |
| 6 |  | положение (устав) о сформированном подразделении транспортной безопасности. В случае привлечения субъектом транспортной инфраструктуры подразделения транспортной безопасности для защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства приложениями к плану объекта транспортной инфраструктуры являются копия положения (устава) привлеченного подразделения транспортной безопасности и копия договора, в соответствии с которым привлечено указанное подразделение транспортной безопасности; |  |
| 7 | организационная структура (схема) управления силами обеспечения транспортной безопасности; |  |
| 8 | перечень штатных должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры; |  |
| 9 | перечень штатных должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры; |  |
| 10 | перечень штатных должностей работников юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на законных основаниях деятельность в перевозочном и технологическом секторах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры, за исключением уполномоченных подразделений федеральных органов исполнительной власти; |  |
| 11 | порядок реагирования сил обеспечения транспортной безопасности на подготовку к совершению акта незаконного вмешательства или совершение акта незаконного вмешательства; |  |
| 12 | порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровня безопасности объектов транспортной инфраструктуры, а также реагирования на такую информацию; |  |
| 13 | порядок взаимодействия между силами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) силами обеспечения транспортной безопасности транспортных средств, с которыми имеется технологическое взаимодействие, включающее обслуживание транспортных средств, осуществление погрузочно-разгрузочных операций, посадку и высадку пассажиров (далее - технологическое взаимодействие); |  |
| 14 | порядок (схема) информирования Федерального агентства морского и речного транспорта и уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органов внутренних дел и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта о непосредственных прямых угрозах и фактах совершения актов незаконного вмешательства; |  |
| 15 | схема размещения и состав оснащения контрольно-пропускных пунктов и постов объекта транспортной инфраструктуры на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) ее частей, секторов, критических элементов объекта транспортной инфраструктуры и постов объекта транспортной инфраструктуры; |  |
| 16 | схема размещения технических систем и средств досмотра, включающего мероприятия, осуществляемые в целях обеспечения транспортной безопасности, по обследованию физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц, и иных материально-технических объектов (далее - объекты досмотра), направленные на обнаружение оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, устанавливаемыми в соответствии с частью 13 статьи 12.2 Федерального закона "О транспортной безопасности" (далее - правила проведения досмотра), предусмотрен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее часть (далее - предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения), а также на выявление лиц, не имеющих правовых оснований для прохода (проезда) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее часть (далее - досмотр), на объекте транспортной инфраструктуры для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения; |  |
| 17 | порядок передачи данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности уполномоченным подразделениям органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органов внутренних дел и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, согласованный с уполномоченными подразделениями указанных федеральных органов исполнительной власти, в том числе предусматривающий доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а также передачу данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры при предоставлении субъектом транспортной инфраструктуры помещений указанным подразделениям федеральных органов исполнительной власти для выполнения задач на объекте транспортной инфраструктуры в соответствии с установленными полномочиями (далее - порядок передачи данных); |  |
| 18 | положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режимах на объекте транспортной инфраструктуры, состоящее в том числе из следующих разделов (приложений) |  |
| 19 | порядок организации и проведения:  досмотра;  дополнительного досмотра, включающего мероприятия, осуществляемые в целях обеспечения транспортной безопасности по обследованию объектов досмотра в целях распознавания и идентификации предметов и веществ, выявленных в ходе досмотра, а также по обследованию материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства (далее - дополнительный досмотр);  повторного досмотра, включающего мероприятия, осуществляемые при получении субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в целях обеспечения транспортной безопасности и выявления физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства, либо материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства (далее - повторный досмотр); |  |
| 20 | наблюдение и (или) собеседование, включающие мероприятия, проводимые в целях обеспечения транспортной безопасности в ходе досмотра в случаях, предусмотренных настоящим документом, и направленные на выявление физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства, по результатам проведения которых принимается решение о проведении дополнительного досмотра (далее - наблюдение и (или) собеседование); |  |
| 21 | порядок сверки и (или) проверки документов, на основании которых осуществляется допуск объектов досмотра в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) ее часть; |  |
| 22 | порядок учета и допуска в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, ее части, на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры объектов досмотра, а также порядок допуска транспортных средств в зону безопасности искусственного сооружения и их учета; |  |
| 23 | порядок действий сил обеспечения транспортной безопасности при выявлении на контрольно-пропускных пунктах и постах объектов транспортной инфраструктуры объектов досмотра, не имеющих правовых оснований на проход (проезд) и нахождение в зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, ее части или на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры; |  |
| 24 | порядок действий сил обеспечения транспортной безопасности при обнаружении предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения; |  |
| 25 | перечень и порядок эксплуатации (функционирования) технических средств обеспечения транспортной безопасности, в том числе заграждений, противотаранных устройств, решеток, усиленных дверей, заборов, шлюзовых камер, досмотровых эстакад, запорных устройств, иных сооружений и устройств, предназначенных для принятия мер по недопущению несанкционированного проникновения и совершения актов незаконного вмешательства; |  |
| 26 | порядок оценки данных, полученных с использованием технических средств обеспечения транспортной безопасности; |  |
| 27 | порядок выдачи, учета, хранения, использования и уничтожения пропусков, предусмотренных Правилами допуска на объект транспортной инфраструктуры, приведенными в приложении; |  |
| 28 | согласованные с уполномоченными подразделениями органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел: |  |
| 29 | порядок передачи уполномоченным представителям подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел выявленных лиц, совершивших или подготавливающих совершение актов незаконного вмешательства, за которые установлена административная или уголовная ответственность, а также идентифицированного оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ при отсутствии законных оснований на их хранение и ношение; |  |
| 30 | порядок согласования выдачи постоянных пропусков с уполномоченными подразделениями органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел и уведомления уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел о выдаче разовых пропусков; |  |
| 31 | 10) | обеспечить передачу данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности уполномоченным подразделениям органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органов внутренних дел и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в соответствии с порядком передачи данных. |  |
|  | 13) | информировать юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность на объекте транспортной инфраструктуры, а также в наглядной и доступной форме всех физических лиц, находящихся на объекте транспортной инфраструктуры, о положениях законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности и об организационно-распорядительных документах, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в части, их касающейся, в том числе о запрете: |  |
| 32 | прохода (проезда) в зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры вне контрольно-пропускных пунктов и (или) постов объекта транспортной инфраструктуры; |  |
| 33 | прохода (проезда) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее части по поддельным (подложным) и (или) недействительным проездным и (или) удостоверяющим личность документам и пропускам, а также перевозки грузов по поддельным (подложным) и (или) недействительным перевозочным документам; |  |
| 34 | проноса (провоза) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, в отношении которых в соответствии с правилами проведения досмотра предусмотрены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее часть; |  |
| 35 | действий на объекте транспортной инфраструктуры, приводящих к повреждению устройств и оборудования объекта транспортной инфраструктуры или использованию их не по функциональному предназначению, влекущих за собой человеческие жертвы, материальный ущерб или способствующих наступлению таких последствий. |  |
| 36 | 15) | незамедлительно информировать Федеральное агентство морского и речного транспорта о переходе к субъекту транспортной инфраструктуры права собственности на объект транспортной инфраструктуры или переходе права на его использование на ином законном основании от иного субъекта транспортной инфраструктуры, а также о планируемых изменениях конструктивных или технических элементов, технологических процессов на объекте транспортной инфраструктуры, приводящих к изменению установленной категории объекта транспортной инфраструктуры и (или) плана объекта транспортной инфраструктуры. |  |
| 37 | 16) | при изменении положений Постановления правительства РФ от 16.07.2016г. № 678, регламентирующих меры по защите объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, обеспечить проведение дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и утверждение в установленном порядке ее результатов в течение 3 месяцев с даты возникновения таких изменений. При изменении конструктивных, технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры, приводящих к изменению присвоенной объекту транспортной инфраструктуры категории или изменению утвержденного плана объекта транспортной инфраструктуры, необходимо обеспечить проведение дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры в части, касающейся произошедших изменений, и представление на утверждение в установленном порядке результатов дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры в течение 3 месяцев с даты возникновения таких изменений или с даты получения уведомления об изменении присвоенной категории объекта транспортной инфраструктуры. При переходе к субъекту транспортной инфраструктуры права собственности на объект транспортной инфраструктуры или переходе права его использования на ином законном основании от иного субъекта транспортной инфраструктуры необходимо обеспечить проведение оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и представление на утверждение в установленном порядке ее результатов (при наличии у субъекта транспортной инфраструктуры утвержденных результатов ранее проведенной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и его согласии с этими утвержденными результатами обеспечить внесение в них соответствующих изменений). |  |
| 38 | 17) | обеспечить внесение изменений в план объекта транспортной инфраструктуры, в том числе по результатам проведенной дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры, и их представление на утверждение в Федеральное агентство морского и речного транспорта в течение 3 месяцев с даты утверждения результатов проведенной дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры. |  |
|  | 21) | выделить и оборудовать отдельные помещения или участки помещений на объекте транспортной инфраструктуры: |  |
| 39 | для размещения работников подразделений транспортной безопасности; |  |
| 40 | для оформления оружия, боеприпасов и специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период проезда; |  |
| 41 | для временного хранения добровольно сданных, обнаруженных и изъятых в ходе досмотра, дополнительного досмотра или повторного досмотра предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения. |  |
| 42 | 23) | создать помещения или участки помещений для управления техническими средствами и силами обеспечения транспортной безопасности (далее - пункты управления обеспечением транспортной безопасности) в соответствии с утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры и оснастить пункты управления обеспечением транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, так и силами обеспечения транспортной безопасности других объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, с которыми имеется технологическое взаимодействие. |  |
| 43 | 29) | организовать пропускной и внутриобъектовый режимы на объекте транспортной инфраструктуры в соответствии с организационно-распорядительными документами субъекта транспортной инфраструктуры, направленными на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, и утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры, в том числе установить единые виды постоянных и разовых пропусков в соответствии с Правилами допуска на объект транспортной инфраструктуры, приведенными в приложении. |  |
| 44 | 32) | осуществлять на контрольно-пропускных пунктах и постах объекта транспортной инфраструктуры документирование перемещения служебного оружия работниками подразделений транспортной безопасности, обладающими правом на его ношение, через границы зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее части. |  |
| **Выполнение правил допуска на ОТИ (Приложение к Требованиям постановления Правительства от 16.07.2016г. № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры»** | | | |
| 45 | 3. | наличие на постоянном пропуске физ. лиц следующей информации: (номер пропуска; наименование СТИ, выдавшего пропуск; место работы (службы), должность, фамилия, имя, отчество (при наличии) и фотография владельца пропуска; срок и временной интервал действия постоянного пропуска и сектора зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в которые допущен владелец пропуска. |  |
| 46 | 4. | наличие на постоянном пропуске на служебные, производственные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы, а также на разовом пропуске на иные автотранспортные средства следующей информацию: номер пропуска; наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск; вид, марка, модель, цвет, государственный регистрационный знак (номер); сведения о его собственнике (наименование - для юридических лиц, фамилия, имя, отчество (при наличии) - для физических лиц, в том числе для индивидуальных предпринимателей); срок и временной интервал действия пропуска; наименование должности лица, под управлением которого будут находиться автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы. |  |
| 47 | 6. | наличие на разовом пропуске физ. лиц следующей информации: номер пропуска; фамилия, имя и отчество владельца пропуска (при их наличии); серия, номер, дата и место выдачи документа, удостоверяющего личность; наименование СТИ, выдавшего пропуск; срок и временной интервал действия пропуска; сектора зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, в которые допущен владелец пропуска. |  |
| 48 | 10 | наличие (оформление) материальных пропусков на перемещаемые в зону транспортной безопасности ОТИ и (или) из нее материально-технические объекты, за исключением объектов, подлежащих перевозке, а также транспортных средств, самоходных машин и механизмов, оружия, находящихся на вооружении федеральных органов исполнительной власти. |  |
| 49 | 25 | согласование образцов пропусков с уполномоченными подразделениями органов федеральной службы безопасности, органов внутренних дел и Федеральным агентством морского и речного транспорта. |  |

| **№**  **п/п** | **№**  **ст.** | **Требования по обеспечению транспортной безопасности** | **уд**/**неуд** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Федеральный закон от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» с учетом изменений, регламентируемых Федеральным законом от 23.07.2013 г. №225-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральным законом от 03.02.2014 г. №15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации**  **по вопросам обеспечения транспортной безопасности»** | | | |
|  | **12.1** | **Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитация подразделений транспортной безопасности** | |
| 50 |  | п. 8 Функции, предусмотренные частью 3 настоящей статьи, осуществляются органами аттестации, аттестующими организациями на основании публичного договора, заключенного с субъектом транспортной инфраструктуры, подразделением транспортной безопасности, иной организацией, индивидуальным предпринимателем, выполняющими работы (оказывающими услуги) в целях исполнения субъектом транспортной инфраструктуры требований по обеспечению транспортной безопасности, или с аттестуемым лицом |  |
| 51 |  | п. 9 Аккредитация юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности осуществляется федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности, в установленной сфере деятельности. Порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел |  |
| **Приказ Минтранса РФ от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»** | | | |
| 52 | 23. | На КПП, постах осуществляется информирование физических лиц, следующих либо находящихся на ОТИ:  о целях и порядке прохождения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования;  о запрещенных и ограниченных к перемещению предметах и веществах;  об ответственности за незаконный провоз предметов и веществ, запрещенных к перевозке или требующих соблюдения особых условий перевозки. |  |
| 53 | 165. | КПП, посты, расположенные на границе перевозочного и технологического секторов зоны транспортной безопасности ОТИ, на пути перемещения объектов досмотра, с территории, находящейся вне зоны транспортной безопасности ОТИ или из сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности ОТИ, оборудуются стендами (папками) и (или) электронными каталогами на персональных компьютерах с образцами всех видов пропусков, действующих на ОТИ, перевозочных документов и документов, удостоверяющих личность, а также разрешений на предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для оборота на территории Российской Федерации. |  |
| 54 | 171. | Перед КПП, постами, а также в местах заполнения таможенных деклараций, регистрации грузовых отправлений, продажи билетов и в зонах регистрации пассажиров, размещается информация по транспортной безопасности, с указанием:  перечня оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть. |  |
|  |  | Результирующий показатель |  |

## Инженерно-технические средства обеспечения транспортной безопасности

Оценка соответствия используемых на ОТИ ИТСОТБ требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 года № 678, Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ и Приказа Минтранса РФ от 23.07.2015 № 227 приведена в Таблице 10.

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

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

Таблица 10

**Соответствие инженерно-технической системы обеспечения транспортной безопасности ОТИ требованиям по обеспечению транспортной безопасности**

| **№**  **п/п** | **№**  **ст.** | | **Требования по обеспечению транспортной безопасности** | **уд**/**неуд** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 16 июля 2016 г. N 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры»** | | | | | | |
| **5** | | **Субъект транспортной инфраструктуры обязан:** | | | | |
| 1 | 22) | | выделить и оборудовать отдельные помещения или участки помещений на контрольно-пропускных пунктах для проведения досмотра физических лиц. |  | | |
| 2 | 25) | | обеспечить аудио- и видеозапись в целях документирования действий сил обеспечения транспортной безопасности на контрольно-пропускных пунктах и постах объекта транспортной инфраструктуры, а также пунктах управления обеспечением транспортной безопасности в соответствии с планом объекта транспортной инфраструктуры. |  | | |
| 3 | 30) | | оснастить объект транспортной инфраструктуры в соответствии с планом объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, предусмотренными частью 8 статьи 12.2 Федерального закона "О транспортной безопасности". |  | | |
| 4 | 34) | | обеспечить необходимый количественный и качественный состав технических систем и средств досмотра, а также их размещение в соответствии со схемой технических систем и средств досмотра на объекте транспортной инфраструктуры для обнаружения, включая выявление, распознавание и идентификацию, предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в сектор свободного доступа зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, перевозочный сектор зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и технологический сектор зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, на проходящих, проезжающих (перемещаемых) в указанных секторах транспортных средствах, у физических лиц, в том числе в составе грузов, багажа, ручной клади и личных вещей, с учетом объемов перевозок и выполнения положений настоящего документа для установленного уровня безопасности в отношении объекта транспортной инфраструктуры. |  | | |
|  | 16. | | **Субъекты транспортной инфраструктуры в отношении объектов транспортной инфраструктуры IV категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 5, обязаны** | | | |
| 5 | 5) | | оснастить объект транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими: |  | | |
| 6 | возможность передачи видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных; |  | | |
| 7 | видеообнаружение объектов видеонаблюдения при их перемещении через контрольно-пропускные пункты на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) критических элементов объекта транспортной инфраструктуры; |  | | |
| 8 | хранение в электронном виде данных, получаемых со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности, в течение 5 суток; |  | | |
| 9 | выявление неподготовленного нарушителя в режиме реального времени на всем периметре внешних границ критических элементов объекта транспортной инфраструктуры; |  | | |
| 10 | запись в журнале о фактах прохода посетителей в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры; |  | | |
| 11 | достоверное сличение идентифицирующих признаков в отношении пропуска и его владельца на контрольно-пропускных пунктах на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и критических элементов объекта транспортной инфраструктуры; |  | | |
| 12 | возможность в соответствии с порядком передачи данных передачи данных с технических средств о лицах, пропущенных в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры; |  | | |
|  | 17. | | Субъекты транспортной инфраструктуры в отношении объектов транспортной инфраструктуры IV категории в случае объявления уровня безопасности N 2 дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 5 и 16, обязаны: | | | |
| 13 | 4) | | оснастить контрольно-пропускные пункты техническими средствами, затрудняющими передвижение через них. |  | | |
| 14 | 6) | | обеспечить в соответствии с порядком передачи данных передачу данных в режиме реального времени. |  | | |
| **Приказ Минтранса РФ от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»** | | | | | | |
| 15 | 25. | | КПП, расположенные на пути попадания объектов досмотра в перевозочный сектор из сектора свободного доступа, а также в любую часть зоны транспортной безопасности, с территории вне границ зоны транспортной безопасности ОТИ, оборудуются заграждениями, исключающими наблюдение лиц, не относящихся к силам обеспечения транспортной безопасности ОТИ, за мероприятиями, осуществляемыми в ходе досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра. | |  | |
| 16 | 49. | | Досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр проводится на оборудованных КПП и на постах, оснащенных средствами досмотра и другими техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, предусмотренными планами обеспечения транспортной безопасности, в том числе средствами, обеспечивающими аудио- и видеозапись для документирования действий работников подразделений транспортной безопасности, осуществляющих мероприятия по обследованию объектов досмотра. Данные аудио- и видеозаписи подлежат хранению подразделениями транспортной безопасности в течение не менее 30 суток. | |  | |
| 17 | 54. | | На КПП (постах), на которых осуществляется досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр автотранспортных средств и (или) самоходной техники, машин и механизмов используются технические средства обеспечения транспортной безопасности, препятствующие несанкционированному проникновению в зону транспортной безопасности или ее часть автотранспортных средств, самоходной техники, машин и механизмов под управлением лица (группы лиц), пытающихся совершить АНВ. | |  | |
| 18 | 56. | | Данные со средств досмотра, при технической возможности их обработки, подлежат хранению в течение срока, определенного Требованиями, в предусмотренным их техническими характеристиками виде и формате, а также передаче, в соответствии с порядком передачи данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности, являющимся приложением к плану обеспечения транспортной безопасности ОТИ. | |  | |
| 19 | 163. | | КПП на ОТИ оборудуются аварийным освещением и электроснабжением, обеспечивающими функционирование КПП при нарушении штатного электроснабжения, а также необходимыми для осуществления досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра столами (мебелью). | |  | |
| 20 | 164. | | КПП, расположенные на границе перевозочного и технологического секторов зоны транспортной безопасности ОТИ, на пути перемещения объектов досмотра, с территории, находящейся вне зоны транспортной безопасности ОТИ или из сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности ОТИ, оборудуются выходными и входными дверьми, интегрированными с системами и средствами сигнализации и контроля доступа. Для ОТИ третьей и четвертой категории данное требование является рекомендательным. | |  | |
| 21 | 166. | | Данные систем и средств видеонаблюдения на территории КПП, аудио- и видеозаписи на КПП, постах на ОТИ подлежат хранению в течение не менее 30 дней. | |  | |
| 22 | 167. | | КПП, посты на ОТИ оборудуются (оснащаются) средствами связи и сигнализации для информирования лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности ОТИ, специально уполномоченных СТИ, перевозчиком лиц из числа сил обеспечения транспортной безопасности ОТИ, уполномоченных подразделений территориальных органов МВД России, ФСБ России. | |  | |
| 23 | 168. | | В ходе досмотра на КПП, расположенных на границе сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности ОТИ, а также на КПП, расположенных на границе перевозочного и технологического секторов зоны транспортной безопасности ОТИ, на пути перемещения объектов досмотра, с территории, находящейся вне зоны транспортной безопасности ОТИ или из сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности ОТИ, используются рентгенотелевизионные установки, стационарные и ручные металлодетекторы, устройства, обеспечивающие обнаружение взрывчатых веществ. Для ОТИ третьей и четвертой категории данное требование по оснащению КПП является рекомендательным. Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр на ОТИ третьей и четвертой категории осуществляется на постах, оснащенных портативными (переносными) средствами досмотра, а также способами, указанными в пункте 57 настоящих Правил. | |  | |
| 24 | 172 | | На КПП, постах при осуществлении досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов рекомендуется использование досмотровых поворотных зеркал, смотровых эстакад и (или) лестниц. Данные КПП дополнительно оборудуются металлическими воротами, интегрированными с системами и средствами сигнализации и контроля доступа, а также устройствами для принудительной остановки автотранспортных средств | |  | |
| **№**  **п/п** | **№**  **ст.** | | **Требования по обеспечению транспортной безопасности** | | **уд**/**неуд** | |
| **Федеральный закон от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» с учетом изменений, регламентируемых Федеральным законом от 23.07.2013 г. №225-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральным законом от 03.02.2014 г. №15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации**  **по вопросам обеспечения транспортной безопасности»** | | | | | | |
|  | **12.2** | | Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности | | |  |
| 25 |  | | п. 7 При проведении досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности используются рентгено-телевизионные, радиоскопические установки, стационарные, переносные и ручные металлодетекторы, газоаналитическая и химическая аппаратура, а также другие устройства, обеспечивающие обнаружение оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть | | |  |
| 26 |  | | п. 8 Технические средства обеспечения транспортной безопасности (системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, предназначенные для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности) подлежат обязательной сертификации. Требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядок их сертификации определяются Правительством Российской Федерации | | |  |
|  |  | | Результирующий показатель | | |  |

## Силы обеспечения транспортной безопасности

Оценка соответствия используемых на ОТИ сил обеспечения транспортной безопасности требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 года № 678, Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ и приказа Минтранса РФ от 23.07.2015 № 227 приведена в Таблице 10.

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

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

Таблица 11

**Соответствие сил обеспечения транспортной безопасности предъявляемым требованиям по обеспечению транспортной безопасности**

| **№**  **п/п** | **№**  **ст.** | | **Требования по обеспечению транспортной безопасности** | **уд/неуд** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 16 июля 2016 г. N 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры»** | | | | |
|  | **5.** | | **Субъект транспортной инфраструктуры обязан:** |  |
| 1 | 1) | | Назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности в отношении субъекта транспортной инфраструктуры |  |
| 2 | 2) | | Назначить лицо (лиц), ответственное за обеспечение транспортной безопасности одного или нескольких объектов транспортной инфраструктуры; |  |
| 3 | 3) | | для защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства образовать (сформировать) и (или) привлечь подразделения транспортной безопасности, включающие в себя группы быстрого реагирования, специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства (далее - группы быстрого реагирования) в зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, его наземной, подземной, воздушной, надводной части, для которых в соответствии настоящим документом устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц, транспортных средств и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных, и (или) на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры, включающих строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы объекта транспортной инфраструктуры, совершение акта незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования объекта транспортной инфраструктуры и (или) возникновению чрезвычайных ситуаций (далее - критический элемент объекта транспортной инфраструктуры), а также по реагированию на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов; |  |
| 4 | 11) | | проверять силы обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры из числа работников субъекта транспортной инфраструктуры с целью выявления оснований, предусмотренных частью 1 статьи 10 Федерального закона "О транспортной безопасности", и не допускать к работам, непосредственно связанным с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, лиц, в отношении которых будут выявлены обстоятельства, указывающие на несоответствие положениям, предусмотренным частью 1 статьи 10 Федерального закона "О транспортной безопасности". |  |
| 5 | 12) | | обеспечивать подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности в соответствии со статьей 12.1 Федерального закона "О транспортной безопасности". К работе на должностях, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а также к исполнению обязанностей по защите объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в соответствии с планом объекта транспортной инфраструктуры необходимо допускать только лиц из числа сил обеспечения транспортной безопасности, аттестованных и подготовленных в соответствии со статьей 121 Федерального закона "О транспортной безопасности", а лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности морских терминалов, обслуживающих транспортные средства, совершающие международные рейсы, - в том числе с учетом прохождения подготовки, предусмотренной Международным кодексом по охране судов и портовых средств, если такая подготовка не осуществлялась в соответствии с законодательством Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности. |  |
| 6 | 14) | | проводить как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти в соответствии с их компетенцией учения и тренировки в целях оценки эффективности и полноты реализации плана объекта транспортной инфраструктуры с периодичностью не реже одного раза в год для объектов транспортной инфраструктуры III и IV категорий. |  |
| 7 | 28) | | обеспечить проведение уполномоченными лицами из числа работников подразделений транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в соответствии с правилами проведения досмотра, в том числе при привлечении подразделения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры для защиты транспортного средства, осуществляющего технологическое взаимодействие с объектом транспортной инфраструктуры. В случае проведения досмотра носителей (материальных носителей) сведений, составляющих государственную тайну, с помощью средств досмотра указанные носители подлежат досмотру с применением технических средств досмотра в помещениях, которые отвечают требованиям законодательства Российской Федерации в области защиты государственной тайны с соблюдением требований о неразглашении полученной информации. |  |
| **Приказ Минтранса РФ от 23.07.2015 №227 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»** | | | | |
| 8 | 17. | | Досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр осуществляются уполномоченными лицами из числа работников подразделений транспортной безопасности, аттестованными в соответствии с законодательством Российской Федерации на соответствие требованиям к работникам сил обеспечения транспортной безопасности, осуществляющим досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр (далее - работники досмотра). |  |
| 9 | 18. | | Наблюдение и собеседование осуществляются уполномоченными лицами из числа работников подразделений транспортной безопасности, аттестованными в соответствии с законодательством Российской Федерации на соответствие требованиям к работникам сил обеспечения транспортной безопасности, осуществляющим наблюдение и (или) собеседование (далее - работники, осуществляющие наблюдение и собеседование). |  |
| 10 | 164. | | КПП, расположенные на границе перевозочного и технологического секторов зоны транспортной безопасности ОТИ, на пути перемещения объектов досмотра, с территории, находящейся вне зоны транспортной безопасности ОТИ или из сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности ОТИ, оборудуются выходными и входными дверьми, интегрированными с системами и средствами сигнализации и контроля доступа. Для ОТИ третьей и четвертой категории данное требование является рекомендательным. |  |
| **Федеральный закон от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» с учетом изменений, регламентируемых Федеральным законом от 23.07.2013 г. №225-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральным законом от 03.02.2014 г. №15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации**  **по вопросам обеспечения транспортной безопасности** | | | | |
| 11 | 10. | ч.1. Отказать в приеме на работу лицам, претендующим на занятие должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, и прекратить трудовые отношения с лицами, занимающими такие должности, в случае если в отношении данных лиц будут выявлены обстоятельства, указывающие на несоответствие требованиям. | |  |
|  | **12.1** | **Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитация подразделений транспортной безопасности** | |  |
| 12 |  | п. 1 Подготовка сил обеспечения транспортной безопасности осуществляется в порядке, устанавливаемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере образования | |  |
| 13 |  | п. 2 Силы обеспечения транспортной безопасности подлежат обязательной аттестации, проводимой органами аттестации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел. Для целей аттестации сил обеспечения транспортной безопасности компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности имеют право привлекать аттестующие организации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации | |  |
|  | 12.2 | Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности: | |  |
| 14 |  | п. 9 Досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр, наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности проводятся уполномоченными лицами из числа работников подразделений транспортной безопасности | |  |
|  | 12.3 | Особенности защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства | |  |
| 15 |  | п. 2 Работники подразделений транспортной безопасности обязаны ежегодно проходить медицинские осмотры, а также периодические проверки на годность к действиям в условиях, связанных с применением физической силы, специальных средств и служебного огнестрельного оружия. Указанные осмотры и проверки осуществляются в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел | |  |
| 16 |  | п. 9 Категории работников подразделений транспортной безопасности, которые выполняют возложенные на них обязанности по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и имеют право на приобретение, хранение и ношение специальных средств и служебного огнестрельного оружия, определяются планами обеспечения транспортной безопасности по согласованию с уполномоченными территориальными подразделениями федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел. | |  |
|  |  | Результирующий показатель | |  |

## Соответствие объекта транспортной инфраструктуры (портового средства) требованиям Кодекса ОСПС

Таблица №12

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Соответствие портового средства требованиям Кодекса ОСПС** | **№ пункта Кодекса ОСПС** | **Уд./Неуд.** |
| 1 | Оформлен ли отчет по оценке охраны портового средства отдельным документом? | А/15.7 |  |
| 2 | Обеспечено ли, чтобы оценка охраны портового средства выполнялась признанной в области охраны организацией? | А/15.2.1 |  |
|  | Включает ли оценка охраны портового средства следующее: |  |  |
| 3 | Определение и оценка важного имущества и инфраструктуры, защита которых важна? | А/15.5.1 |  |
| 4 | Определение возможных угроз имуществу и инфраструктуре, и вероятности их реализации, с целью принятия мер по обеспечению охраны и очередности проведения этих мер? | А/15.5.2 |  |
| 5 | Выявление, выбор контрмер и очередности контрмер и процедурных изменений, и определение уровней их эффективности для снижения уязвимости? | А/15.5.3 |  |
| 6 | Выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах? | А/15.5.4 |  |
| 7 | Имеются ли объективные свидетельства того, что при проведении оценки охраны портового средства выявлены и оценены имущество и инфраструктура по приоритетности соотносительной важности тех или иных объектов имущества и инфраструктуры? | В/15.6 |  |
| 8 | Имеются ли объективные свидетельства того, что выявлены объекты имущества и инфраструктуры для оценки потребностей портового средства по охране, для установления приоритетности мер зашиты и принятия решений относительно такого распределения ресурсов, которое бы наилучшим образом способствовало защите портового средства? | В/15.8 |  |
| 9 | Имеются ли объективные свидетельства того, что при проведении оценки охраны портового средства выявлены возможные разновидности угроз имуществу и инфраструктуре и их вероятности, с целью учреждения мер охраны и определения их приоритетности? | В/15.9 |  |
| 10 | Имеются ли объективные свидетельства того, что при проведении оценки охраны портового средства определен выбор контрмер и организационных изменений, установлена их приоритетность, а также степень их эффективности в снижении уязвимости? | В/15.13 |  |
| 11 | Имеются ли объективные свидетельства того, что при проведении оценки охраны судна рассмотрены все возможные факторы уязвимости? | В/15.15 |  |
| 12 | Имеются ли объективные свидетельства того, что оценка охраны портового средства проводилась на портовом средстве и были изучены и оценены действующие на портовом средстве меры защиты, процедуры и операции по охране? | В/15.14 |  |
| **Результирующий показатель** | | |  |

## Определение соответствия системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры мер по защите от актов незаконного вмешательства предъявляемым требованиям по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и охраны ПС

**Вывод:**

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

# Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры с использованием «модели нарушителя»

В соответствии с приказом Минтранса РФ, ФСБ России, МВД РФ от 5 марта 2010 № 52/112/134 «Об утверждении перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» установлены следующие потенциальные угрозы:

1 Угроза захвата – возможность захвата ОТИ, установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

2. Угроза взрыва – возможность разрушения ОТИ или нанесения ему, путем взрыва (обстрела).

3. Угроза размещения или попытки размещения на ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ) – возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить ОТИ, нанести ему и/или здоровью персонала, пассажирам и другим лицам повреждения.

4. Угроза поражения опасными веществами – возможность загрязнения опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

5. Угроза захвата критического элемента ОТИ – возможность захвата критического элемента ОТИ, установления над ним контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

6. Угроза взрыва критического элемента ОТИ – возможность разрушения критического элемента ОТИ или нанесения ему повреждения путем взрыва (обстрела), создающего угрозу функционированию ОТИ, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

7. Угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ) – возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на критическом элементе ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить критический элемент ОТИ или нанести ему повреждения, угрожающие безопасному функционирова­нию ОТИ, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

8. Угроза блокирования – возможность создания препятствия, ограничивающего функционирование ОТИ, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

9. Угроза хищения – возможность совершения хищения элементов ОТИ, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

## Анализ целей нарушителей, возможных вариантов их действий и последствий по степени опасности

Перечисленные выше угрозы могут быть сгруппированы по целям нарушителей и ранжированы по степени убывания опасности:

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

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

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

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

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

- организация такого акта возможна только силами, обладающими необходимыми (крупными) финансовыми, техническими, организационными, людскими, временными и другими ресурсами. Причём они должны иметь веские причины (политические, экономические) для планирования и реализации такой цели. Тем не менее, учитывая расположение объекта, имеется возможность скрытно провести предварительную и непосредственную подготовку к такому акту.

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

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

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

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

- насильственные или быстрые (открытое силовое воздействие для достижения цели);

- обманные (проникновение на ОТИ по подложным документам с последующими силовыми действиями);

- скрытные (скрытное проникновение на ОТИ с последующими силовыми действиями);

- принуждение внешними нарушителями сотрудников ОТИ к достижению цели;

- внедрение на ОТИ сотрудника (группы сотрудников) с целью последующего достижения цели во взаимодействии с внешними нарушителями;

- сговор внутренних и внешних нарушителей с последующими совместными действиями, направленными к достижению цели;

- непрогнозируемые действия для достижения цели.

Таблица 13

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№**  **п/п** | **Наименование возможных действий (угроз) нарушителя в отношении целей (элементов) ОТИ** | **Показатель**  **угрозы** |
| 1 | Угроза захвата ОТИ |  |
| 2 | Угроза взрыва ОТИ |  |
| 3 | Угроза размещения или попытки размещения на ОТИ ВУ (ВВ) |  |
| 4 | Угроза поражения ОТИ опасными веществами |  |
| 5 | Угроза захвата КЭ |  |
| 6 | Угроза взрыва КЭ |  |
| 7 | Угроза размещения или попытки размещения на КЭ ВУ (ВВ) |  |
| 8 | Угроза блокирования ОТИ |  |
| 9 | Угроза хищения с ОТИ и/или с его КЭ |  |

Диаграмма 1



Анализ показал, что наиболее тяжёлые потери могут возникнуть в результате террористического акта и действий нарушителей, направленных на захват КЭ (КПП, плавкран) ОТИ, а также через территорию ОТИ на судно, стоящее у плавкрана, с его возможным захватом. Рассматривая наиболее опасные угрозы, пришли к выводу, что, учитывая расположение ОТИ, возможность скрытно провести предварительную и непосредственную подготовку к террористическому акту имеется, однако такая подготовка будет затруднена. Поэтому нарушители, по всей видимости, будут использовать комбинированную тактику: скрытное сосредоточение в районе ОТИ, далее открытое силовое воздействие и в последующем принуждение сотрудников ОТИ к достижению поставленной цели.

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

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

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

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

## Анализ угроз по степени опасности

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

- угроза взрыва КЭ;

- захват КЭ;

- хищение.

Анализируя другие незаконные действия нужно отметить следующие угрозы:

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

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

Определение количественных значений показателей возможных действий нарушителя в отношении целей ОТИ произведено по четырех бальной системе:

1. балл - «необязательно», если рассматриваемое действие нарушителя по степени опасности полностью не актуально;
2. балла – «вероятно», если рассматриваемое действие нарушителя по степени опасности вероятно на 30%;
3. балла – «скорее всего», если рассматриваемое действие нарушителя по степени опасности вероятно на 60%;
4. балла – «почти в каждом случае», если рассматриваемое действие нарушителя по степени опасности вероятно на 90% и более.

Таблица 14

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№**  **п/п** | **Наименование возможных действий (угроз) нарушителя в отношении целей (элементов) ОТИ** | **Показатель**  **угрозы** |
| 1 | Угроза захвата ОТИ |  |
| 2 | Угроза взрыва ОТИ |  |
| 3 | Угроза размещения или попытки размещения на ОТИ ВУ (ВВ) |  |
| 4 | Угроза поражения ОТИ опасными веществами |  |
| 5 | Угроза захвата КЭ |  |
| 6 | Угроза взрыва КЭ |  |
| 7 | Угроза размещения или попытки размещения на КЭ ВУ (ВВ) |  |
| 8 | Угроза блокирования ОТИ |  |
| 9 | Угроза хищения с ОТИ и/или с его КЭ |  |

Диаграмма 2

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

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

## Модели нарушителей

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

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

Модели нарушителей определяются по количественным показателям и статистическим данным.

Модель нарушителя формируется исходя из следующих параметров:

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

Характеристика нарушителя включает:

Тип нарушителя

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

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

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

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

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

Тактика действий нарушителя

Рассматриваются следующие типы тактики действий нарушителя:

* обманная – проникновение к избранному элементу благодаря созданию видимости наличия права доступа путем использования поддельных документов, ключей, идентификаторов личности и т.п. (при этом рассматривается вариант, при котором внешние нарушители действуют в сговоре с внутренними);
* скрытное проникновение к критическому элементу ОТИ;
* силовое нападение на ОТИ с применением насилия и (или) повреждением инженерно-технической системы обеспечения транспортной безопасности, разрушением критического элемента и отход;
* комбинированный – внешний и внутренний нарушители, действуют совместно (в сговоре).

Осведомленность нарушителя

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

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

Оснащенность нарушителя

Оснащенность нарушителя характеризуется следующим:

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

Подготовленность нарушителя

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

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

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

Уровень технической подготовленности нарушителя к совершению акта незаконного вмешательства:

* низкая – нарушитель прошел курс начальной подготовки с использованием общих схем;
* средняя – прошел подготовку на ОТИ (полномасштабном макете ОТИ), существенно отличающемся от оригинала. Нарушитель имеет практический опыт проведения АНВ;
* высокая (профессиональная) – нарушитель прошел подготовку (тренировку) на аналогичном объекте или его полномасштабном макете и имеет опыт в проведении аналогичных АНВ.

Социально-экономическая и политическая обстановка в районе (регионе)

Количественный показатель данной характеристики определяется исходя из:

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

Результаты оценки показателей нарушителей приведены в таблице 15.

На основании количественной оценки моделей нарушителей сделаны следующие выводы.

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

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

Для реализации потенциальной угрозы «Размещение или попытка размещения взрывного устройства на критическом элементе» наиболее вероятны действия одиночного внутреннего или внешнего нарушителя. Также вероятны действия внешнего нарушителя в сговоре с внутренним («комбинированный» тип нарушителя). Нарушитель комбинированного типа проникает на территорию ОТИ скрытно или с использованием обманной тактики после сбора и изучения необходимой информации. Нарушители будут иметь при себе взрывное устройство и могут быть вооружены холодным и огнестрельным оружием (наиболее вероятно – пистолеты или малогабаритное оружие). Насильственные действия в отношении персонала ОТИ или сотрудников сил ОТБ могут быть предприняты в случае обнаружения попытки реализации угрозы АНВ или в случае невозможности достижения цели скрытным способом. Навыки преодоления системы охраны – средние.

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

Для угрозы захвата критического элемента наиболее вероятны действия группы внешних нарушителей (возможно – в сговоре с внутренним). Численность группы нарушителей для этого сценария может составлять 6-12 человек. Проникновение на ОТИ – с использованием открытой тактики (внешний нарушитель) или обманной тактики – в случае комбинированного типа нарушителя. Нарушители характеризуются возможным наличием огнестрельного оружия и/или взрывного устройства, хорошо подготовлены физически. Навыки преодоления системы охраны – высокие. Нарушители приступают к реализации угрозы после тщательного изучения информации о ОТИ (включая информацию о критических элементах, подразделениях транспортной безопасности).

Таблица 15

**Разработка модели потенциальных нарушителей, способных совершить АНВ в деятельность ОТИ**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Тип нарушителя и тактика (способы) действий** | **Внутренний** | **Внешний** | **Комбинированный** | **Анонимная угроза** | **Открытое нападение** | **Скрытое проникновение** | **Обманное проникновение** |
| Одиночный |  |  |  |  |  |  |  |
| Групповой |  |  |  |  |  |  |  |

Диаграмма 3

Определение модели нарушителя по уровню осведомленности, оснащенности и подготовленности применительно к базовой потенциальной угрозе приведены в Таблице 15 и на Диаграмме 3.

Таблица 16

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Модель нарушителя** | **Осведомленность** | **Оснащенность** | **Подготовленность** |
| **Внешний** | | | |
| **Высокая** |  |  |  |
| **Средняя** |  |  |  |
| **Низкая** |  |  |  |
| **Внутренний** | | | |
| **Высокая** |  |  |  |
| **Средняя** |  |  |  |
| **Низкая** |  |  |  |

Диаграмма 4

## Выводы по оценке уязвимости объекта транспортной инфраструктуры при существующей системе обеспечения транспортной безопасности

Изучение и анализ существующей системы обеспечения транспортной безопасности ОТИ позволяют сделать вывод о достаточной защищенности объекта.

Система охраны ОТИ обеспечивает выполнение предъявляемых требований по обеспечению транспортной безопасности в части организационной и инженерно-технической систем обеспечения транспортной безопасности. Силы обеспечения транспортной безопасности ОТИ соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности.

Анализ потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ с учетом его специфики и с использованием модели нарушителя позволяет определить наиболее вероятные цели нарушителей, методы реализации АНВ и возможные последствия этих действий.

В целях определения степени защищенности ОТИ от потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность объектов транспортной инфраструктуры в ходе оценки уязвимости выполнены:

- анализ эффективности мер по обеспечению транспортной безопасности, реализованных ООО, ОАО, ЗАО, АО «\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» в отношении ОТИ;

- сводное описание способов реализации базовой потенциальной угрозы совершения АНВ в деятельность ОТИ применительно к модели нарушителя.

Сводное описание способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ применительно к модели нарушителя приведено в Таблице 18.

Таблица 18

| **Перечень критических элементов c указанием уязвимых**  **мест** | **Проектная (базовая) угроза в отношении конкретного критического элемента** | **Сценарий реализации проектной (базовой) угрозы в отношении конкретного критического элемента** | **Последствия реализации проектной (базовой) угрозы для каждого критического элемента** | **Последствия реализации проектной (базовой) угрозы в отношении критического элемента, в целом для ОТИ** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |
|  |
|  |  |  |  |  |

Было проведено ранжирование угроз с целью снижения размерности задачи оценки уязвимости ОТИ. Ранжирование угроз проведено методом расстановки приоритетов.

Метод расстановки приоритетов (МРП) позволяет решить класс задач, в которых необходимо оценить предпочтение альтернатив. В методе используются парные сравнения альтернатив и порядковая числовая шкала.

Анкеты, используемые в МРП при решении задач оценки уязвимости, представляют собой матрицы парных сравнений альтернатив.

Заполнение таблицы экспертом состоит в по парном сравнении угроз между собой с проставлением в ячейках матрицы (i, j) чисел:

**«** 2 **»–**если угроза в строке «i» более опасна, чем сравниваемая с ней в столбце «j»;

**«** 0 **»–**если угроза в строке «i» менее опасна, чем сравниваемая с ней в столбце «j»;

« 1 » **–**если угроза в строке «i» и столбце «j» одинаковы по опасности.

Заполненные каждым экспертом матрицы «складываются» между собой с целью получения результирующей матрицы парных сравнений. Результирующая матрица называется матрицей смежности. Элементы этой матрицы b*ij* получаются путем мажоритарного сложения элементов матриц a*ij* всех экспертов:

*i=1*

N

*bij*=∑ a*ijn*

n=1

где N **–** число экспертов, заполнивших индивидуальные матрицы.

Сумма баллов по строке является числовой характеристикой угрозы k – го порядка Pi(k). Приоритет отражается относительной величиной Ротнi, определяемой по формуле:

n

*i=1*

Pотнi=

∑P*i*

**P*i***

Значение итерированного приоритета порядка k определяется по формуле:

*i=1*

**n**

**Pi(k)=∑aijP*i*(k-1)**

*i=1*

**i=1**

где: n – число альтернатив (в рассматриваемом примере – число угроз);

Рi(k **–**1) **–**приоритет порядка k **–**1 (k ≥ 2).

Для удобства сравнения значения приоритетов порядка k вычисляются в относительных единицах по формуле:

**n**

**P*отнi*(k)=**

∑**P*i*(k)**

***I = 1***

**P*i*(k)**

Результирующее значение степени риска является числовым значением, полученным путем произведения относительных величин приоритетов угроз по формуле:

**Ррез = Ротнi (1) xР отнi (2)**

Таблица 19

**Матрица парных сравнений угроз по приоритету предполагаемого ущерба**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Угрозы** | **j** | | | | | | | | | | | **Рi(1)** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | 7 | | 8 | 9 |  |
| Захват ОТИ |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |
| Взрыв ОТИ |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |
| Размещение или попытки размещения на ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ) |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |
| Поражение опасными веществами ОТИ |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |
| Захват КЭ ОТИ |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |
| Взрыв КЭ ОТИ |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |
| Размещения или попытки размещения ВУ (ВВ) на КЭ ОТИ |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |
| Блокирование ОТИ |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |
| Хищение |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |
| **Сумма Рi(1):** |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  |  |

Диаграмма 5

Таблица 20

**Матрица парных сравнений угроз по приоритету вероятного наступления события**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **i** | **Угрозы** | **j** | | | | | | | | | **Угрозы Рi(2)** | **Ротнi(2)** |
| 11 | 22 | 33 | 44 | 55 | 66 | 77 | 88 | 99 |
| 1 | Захват ОТИ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Взрыв ОТИ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Размещение или попытки размещения на ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4 | Поражение опасными веществами ОТИ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5 | Захват КЭ ОТИ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6 | Взрыв КЭ ОТИ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7 | Размещения или попытки размещения ВУ (ВВ) на КЭ ОТИ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8 | Блокирование ОТИ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 9 | Хищение |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **СуммаРi(1):** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Диаграмма 6



Таблица № 21

**Результирующая матрица парных сравнений угроз по степени риска**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **i** | **Угрозы** | **Ротн i (1)** | **Ротн i (2)** | **Ррез** |
| 1. | Захват ОТИ |  |  |  |
| 2. | Взрыв ОТИ |  |  |  |
| 3. | Размещение или попытки размещения на ОТИ взрывных устройств (взрывчатых веществ) |  |  |  |
| 4. | Поражение опасными веществами ОТИ |  |  |  |
| 5. | Захват КЭ ОТИ |  |  |  |
| 6. | Взрыв КЭ ОТИ |  |  |  |
| 7. | Размещения или попытки размещения ВУ (ВВ) на КЭ ОТИ |  |  |  |
| 8. | Блокирование ОТИ |  |  |  |
| 9. | Хищение |  |  |  |

Диаграмма 7



Расположение морского терминала позволяет вести скрытное наблюдение по сбору информации для подготовки АНВ только с территории акватории. Учитывая охрану этих территорий, совершения акта незаконного вмешательства возможно с привлечением к его проведению лиц имеющих допуск на ОТИ и сотрудников, граничащих с ОТИ других организаций.

Наиболее вероятным актом незаконного вмешательства на территории ОТИ является хищение материальных ценностей группой внешних нарушителей, состоящей в сговоре с работниками морского терминала.

Уязвимость ОТИ повышается за счёт ограничивающих видимость погодных условий – большого количества выпадающих осадков, значительной облачности и частых туманов.

Транспортная инфраструктура ОТИ позволяет обеспечить оперативную эвакуацию с территории ОТИ физических лиц и транспортных средств.

Системой освещения ОТИ обеспечивается необходимый уровень освещённости территории ОТИ.

Конструкция системы водоснабжения и канализации исключает возможность несанкционированного доступа на территорию ОТИ.

Системой связи ОТИ обеспечивается своевременный информационный обмен между должностными лицами СТИ, ОТИ, персоналом и должностными лицами службы охраны ОТИ.

Сотрудники охраны ОТИ обеспечены электрическими фонарями.

# Определение мероприятий субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ

На основании изучения функционирования ОТИ, анализа целей и возможных вариантов действий и моделей нарушителей, анализа угроз определены рекомендации субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности всоответствии с требованиями Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», постановлением Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры», приказом Минтранса РФ от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности».

## Мероприятия, которые необходимо выполнить по организационной системе

Мероприятия по организационной системы ОТБ (*в соответствии с п. 5 постановления Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры»):*

УКАЗАТЬ

Мероприятия по организационной системы ОТБ (в соответствии со статьею 12.1 «Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитация подразделений транспортной безопасности» Федерального Закона о транспортной безопасности от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ).

УКАЗАТЬ

Мероприятия по организационной системы ОТБ (в соответствии с приказом Минтранса России от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»):

УКАЗАТЬ

## Мероприятия, которые необходимо выполнить по инженерно-технической системе обеспечения транспортной безопасности ОТИ

10.2.1 **Мероприятия по инженерным средствам обеспечения транспортной безопасности**

УКАЗАТЬ

**10.2.2 Мероприятия по техническим средствам обеспечения транспортной безопасности**

В соответствии с п. 5 Постановления Правительства РФ от 16.07.2016г № 678 «Субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры обязаны»:

УКАЗАТЬ

В соответствии с п. 16 Постановления Правительства РФ от 16.07.2016г № 678, субъект транспортной инфраструктуры в отношении объектов транспортной инфраструктуры IV категории дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 5 Постановления Правительства РФ от 16.07.2016 г. № 678, обязаны:

УКАЗАТЬ.

В соответствии с п. 17 Постановления Правительства РФ от 16.07.2016г. № 678, субъект транспортной инфраструктуры в отношении объектов транспортной инфраструктуры IV категории в случае объявления уровня безопасности N 2 дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктами 5 и 16 Постановления Правительства РФ от 16.07.2016 г. № 678, обязан:

УКАЗАТЬ.

Мероприятия которые необходимо выполнить по инженерно-технической системе ОТБ (*в соответствии приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227*«Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»):

УКАЗАТЬ.

Мероприятия которые необходимо выполнить по инженерно-технической системе ОТБ (в соответствии со статьёй 12.2 «Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности» Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности»)**:**

УКАЗАТЬ.

## Мероприятия, которые необходимо выполнить по силам обеспечения транспортной безопасности

В соответствии с требованиями постановлением Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта», субъект обязан:

УКАЗАТЬ.

В соответствии со ст. 10 Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «Ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности»», субъект обязан:

|  |  |
| --- | --- |
| УКАЗАТЬ.  В соответствии со ст. 12.1 Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитация подразделений транспортной безопасности», субъект обязан: | |
| УКАЗАТЬ.  В соответствии с п. 2 ст. 12.3 Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «Особенности защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства»  УКАЗАТЬ. |

В соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности», субъект обязан:

УКАЗАТЬ.

## Мероприятия, которые необходимо выполнить на ОТИ в соответствии требованиям Кодекса ОСПС

УКАЗАТЬ.

# Перечень документов, использованных при проведении оценки охраны портового средства и составлении отчета об оценке охраны

1. Федеральный закон Российской Федерации от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

2. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 261 – ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. Приказ Министерства транспорта РФ от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.11.2005 г. № 690 «Об утверждении Положения об охране судоходных гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования».

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

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

7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.11.2009 № 1653-р «Об утверждении Перечня работ, непосредственной связанных с обеспечением транспортной безопасности».

8. Распоряжение Минтранса России от 10.06.2005 г. № ИЛ-62-р «О мерах по обеспечению защищенности опасных и критически важных для национальной безопасности объектов транспортного комплекса России от террористических проявлений и угроз техногенного характера».

9. Распоряжение Росморречфлота от 06.07.2005 г. № ВР-187-р «О мерах по организации антитеррористической защищенности судоходных гидротехнических сооружений».

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

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

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

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

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

15. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 февраля 2011 г. N 56 «О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».

16. Федеральный закон Российской Федерации от 23 июля 2013 г. N 225-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

17. Федеральный закон Российской Федерации от 3 февраля 2014 г. N 15-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности".

18. Временное положение по оснащению (дооснащению) портовых средств инженерно-техническими средствами охраны, утвержденное распоряжением Росморречфлота от 29.07.2005 № ВР-211-р.

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

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

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

****Подписной**** лист

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Руководитель специализированной организации в области обеспечения транспортной безопасности | | |
| МП  «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. | Подпись | Должность, Ф.И.О. |
|  |  |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Руководитель рабочей группы | | |
| МП  «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. | Подпись | Должность, Ф.И.О. |
|  |  |
|  | | |
| Член рабочей группы» | | |
| «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. | Подпись | Должность, Ф.И.О. |
|  |  |

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 - Географическая привязка ОТИ

Приложение 2 - Схема ОТИ (с указанием ЗТБ, сектора свободного доступа, технологического сектора, перевозочного сектора и КЭ)

**Приложение 3 - Схема КПП \_\_\_ (пост № \_\_\_) с указанием оснащения**

**Приложение 4 - Схема акватории**

**Приложение 5 - Структура действующей системы обеспечения транспортной безопасности ОТИ**

Приложение 6 – Схема действующей связи ОТИ