**Порядок проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС.**

Очередным этапом в работе субъекта транспортной инфраструктуры, после присвоения категории, является проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского наземного электрического транспорта осуществляется на основании статьи 5 Федерального закона «О транспортной безопасности» и в соответствии с Порядком проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденном приказом Министерства транспорта РФ от 12 апреля 2010 г. № 87 «Об утверждении порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

***Целью проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств является определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства.***

В соответствии с п.п. 5 пунктов 6 и 7 Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского наземного электрического транспорта, утвержденных постановлением Правительства РФ от 14.09.2016г. №924, субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны обеспечить проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Оценка уязвимости проводится специализированными организациями в области транспортной безопасности, аккредитованными в компетентном органе в области обеспечения транспортной безопасности (Росавтодор), с учетом Требований по обеспечению транспортной безопасности и на основании ОДМ 218.4.009-2011 «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости ОТИ автомобильного транспорта», ОДМ 218.6.012-2013 «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости ОТИ и ТС городского наземного электрического транспорта», ОДМ 218.4.007-2011 «Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости ОТИ в сфере дорожного хозяйства», с учетом перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств с применением модели нарушителя.

В целях установления единой терминологической базы и общих требований к деятельности СТИ и специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности при проведении оценки уязвимости ОТИ или ТС необходимо использовать Национальный стандарт РФ (ГОСТ Р) – Методика проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС (Общие требования).

Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств устанавливают общие положения, на основе которых рекомендуется проведение оценки уязвимости.

Оценка уязвимости транспортных средств может проводиться самостоятельно субъектами транспортной инфраструктуры либо специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности на основе возмездного договора.

В общероссийский классификатор видов экономической деятельности (далее – ОКВЭД) под кодом ОКВЭД 74.60.1. включена деятельность по обеспечению транспортной безопасности в частности: оценка уязвимости ОТИ и ТС от АНВ, проводимая специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности (ст. 135 от 17.06.2011г.).

Приказом Министерства транспорта РФ от 15 ноября 2010 г. № 248 «Об утверждении отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» своевременное получение специализированными организациями необходимой исходной информации определено как основное организационно-техническое условие проведения оценки уязвимости. Настоящий приказ также определяет общий перечень нормативных правовых документов, методических и справочных материалов, технической и специальной документации, представляемых организациями (предприятиями) для проведения оценки уязвимости.

***Согласно распоряжения Федерального дорожного агентства от 14 марта 2017г. на сайте Росавтодора представлена информация, обязывающая специализированные организации при оформлении результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры (автовокзала, автостанции, автобусного парка, троллейбусного парка, автобусно-троллейбусного парка, трамвайного депо) и транспортных средств, размещать сведения и представлять документы следующего содержания:***

*а) при оформлении Результатов проведенной оценки уязвимости ОТИ, используемого субъектом транспортной инфраструктуры на правах собственника, в приложение включается заверенная подписью и печатью СТИ ксерокопия свидетельства о государственной регистрации права на здание и территорию ОТИ и выписка из кадастрового паспорта на земельный участок ОТИ;*

*б) при оформлении Результатов проведенной оценки уязвимости ОТИ, используемого субъектом транспортной инфраструктуры на правах аренды (субаренды), в приложение включается заверенная подписью и печатью СТИ ксерокопия договора аренды (субаренды), выписка из кадастрового паспорта на земельный участок ОТИ (схема арендуемой территории и здания);*

*в) в связи с изданием приказа Минэкономразвития России от 21.11.2016г.№733 с 01.01.2017г. утратил силу приказ от 25.08.2014г. №504 «Об утверждении форм кадастровых паспортов зданий, сооружений, объектов незавершенного строительства, помещений, земельных участков, кадастровых выписок о земельных участках, о зданиях, сооружениях, объектах незавершенного строительства и кадастрового плана территории», вследствие чего кадастровые паспорта на земельные участки в настоящее время не выдаются. В этом случае разрабатывается схема территории с размещением на ней зданий и сооружений.*

*г) в соответствии с разъяснениями Министерства транспорта РФ от 15.02.2017г. №11-05/2808-ис в приложении к результатам проведенных оценок уязвимости ОТИ, а также в приложении к результатам проведенных дополнительных оценок уязвимости ОТИ необходимо представлять схему размещения инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС с определением их состава и конкретных мест установки.*

*д) при оформлении Результатов проведенной оценки уязвимости ТС, в приложение включается заверенная подписью и печатью СТИ ксерокопия паспорта транспортного средства, в отношении которого проводится оценка уязвимости;*

*и) при оформлении Результатов проведенной оценки уязвимости ОТИ, используемого субъектом транспортной инфраструктуры на правах собственника или на основании договора аренды (субаренды), в разделе Результатов оценки уязвимости «Описание результатов изучения генерального плана ОТИ, технического паспорта ОТИ, плана территории ОТИ, состава ОТИ (зданий, сооружений и территории)» указывается информация, содержащаяся в свидетельствах о государственной регистрации права на здание и территорию ОТИ, выписке из кадастрового паспорта на земельный участок ОТИ, в договоре аренды (субаренды) на здание и территорию ОТИ, выписке из кадастрового паспорта на земельный участок ОТИ (схеме арендуемой территории и здания);*

*к) при оформлении Результатов проведенной оценки уязвимости ТС, используемого субъектом транспортной инфраструктуры на правах собственника или на основании договора аренды (субаренды), в разделе Результатов оценки уязвимости «Описание технических и технологических характеристик ТС, а также организации его эксплуатации (функционирования)» указывается информация, содержащаяся в паспорте транспортного средства, в отношении которого проводится оценка уязвимости.*

Перед проведением работ по оценке уязвимости формируется рабочая группа, включающая необходимых специалистов, имеющих соответствующую категорию допуска к информации на объекте. Из числа представителей аккредитованной специализированной организации назначается руководитель рабочей группы.

В рабочую группу по оценке уязвимости могут включаться сотрудники и/или эксперты объектов транспортной инфраструктуры, специалисты по обеспечению транспортной безопасности, сотрудники подразделений транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, другие эксперты и консультанты. Разработчики и проектировщики ИТС ОТБ ОТИ привлекаются только в качестве консультантов.

Число участников рабочей группы, а также необходимость в привлечении экспертов и консультантов, определяется масштабом объектов транспортной инфраструктуры и необходимостью проведения анализа соответствующих вопросов безопасности. Количество членов рабочей группы должно быть не менее 3 (трех) человек. Срок проведения оценки уязвимости устанавливается приказом Минтранса России и не должен превышать одного месяца.

***В ходе проведения оценки уязвимости осуществляется:***

*- изучение технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации объекта транспортной инфраструктуры), а также организации его эксплуатации (функционирования);*

*- изучение системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры мер по защите от актов незаконного вмешательства;*

*- изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры с использованием совокупности сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры;*

*- определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры.*

Результатом определения рекомендаций специализированной организации при проведении оценки уязвимости является описание дополнительных мер, которые необходимо принять СТИ в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности относительно ОТИ и ТС.

***В соответствии с Отраслевыми типовыми нормами времени на работы по проведению оценки уязвимости ОТИ и ТС, утвержденными приказом Министерства транспорта РФ от 15.11.2010г. №248, определение рекомендаций включает в себя:***

*-разработку и оформление рекомендаций по устранению выявленных несоответствий и приведение степени защищенности ОТИ и ТС в соответствие с требованиями по обеспечению транспортной безопасности;*

*-разработку и оформление рекомендаций по совершенствованию организационных, регламентных мероприятий с целью реализаций в Планах обеспечения транспортной безопасности;*

*-разработку и оформление рекомендаций по совершенствованию тактики, структуры, оснащенности подразделений транспортной безопасности в целью реализации в Планах обеспечения транспортной безопасности;*

*-разработку и оформление рекомендаций по совершенствованию инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности с целью реализации в Планах обеспечения транспортной безопасности.*

Таким образом, рекомендации специализированной организации относительно ИТС ОТБ включая видеомониторинг, видеофиксацию, видеонаблюдение и видеообнаружение, заключаются в определении конкретных уязвимых мест на ОТИ и ТС, цели потенциального нарушителя с расчетом возможного ущерба при совершении АНВ и задач по обеспечению транспортной безопасности с учетом способов совершения АНВ, которые должны решать ИТС ОТБ в уязвимых местах, в соответствии с требованиями.

 Отдельные рекомендации в разделах материалов оценки уязвимости по определению границ зоны транспортной безопасности (ЗТБ) не должны допускать:

1.Разрыва единого технологического процесса работы ОТИ и транспортного комплекса в целом.

2.Несогласованности при установлении ЗТБ ОТИ с ЗТБ определяемыми в последующем в планах обеспечения транспортной безопасности и результатами оценки уязвимости транспортных средств (ТС), эксплуатируемых на данных ОТИ.

3.Отнесения к ЗТБ территорий, зданий, строений, сооружении и устройств, не требующих защиты от АНВ, на которых отсутствуют критические элементы, опасные технологические процессы, существенные пассажиропотоки, места погрузки, выгрузки и отстоя ТС с опасными грузами, с минимальной скоростью движения ТС.

4.Игнорирования при определении ЗТБ ОТИ результатов оценки уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности прилегающих ОТИ.

5.Исключения из границ ЗТБ территорий, зданий, строений и сооружений, подлежащих охране ведомственной охраной федеральных органов исполнительной власти, для прохода на которые установлен пропускной режим.

6.Выделения внутри ЗТБ территорий, не отнесенных к ЗТБ, проход на которые возможен только через ЗТБ.

7.Определения границ ЗТБ вне границ землепользования и границ ОТИ.

Только при соблюдении вышеуказанных условий субъекты транспортной инфраструктуры смогут в полном объёме использовать утвержденные результаты оценки уязвимости при разработке планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ.

В этой связи в целях недопущения упомянутых выше несоответствий при проведении оценки уязвимости ОТИ полагаем целесообразным специализированной организации перед направлением результатов оценки уязвимости на утверждение в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности обеспечить их согласование с субъектом транспортной инфраструктуры в части определения границ зоны транспортной безопасности и перечня критических элементов ОТИ.

Оценка уязвимости проводится отдельно для каждого объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства.

В соответствии с пунктом 7 Порядка проведения оценки уязвимости при оценке уязвимости групп идентичных по своим конструктивным, техническим, технологическим характеристикам транспортных средств, находящихся в собственности одного юридического лица или использующихся им на ином законном основании, по его ходатайству результаты оценки уязвимости одного транспортного средства распространяются на всю группу. Перечень транспортных средств, входящих в указанную группу, представляется субъектом транспортной инфраструктуры и перевозчиком в Росавтодор до проведения оценки уязвимости транспортного средства.

В целях оказания помощи субъектам транспортной инфраструктуры в реализации п.7 Порядка проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС, утвержденного приказом Минтранса России от 12.04.2010г. №87, на официальном интернет ресурсе Федерального дорожного агентства <http://rosavtodor.ru/agency/structure> /transport-safety/ news /1575.html опубликованы образцы перечней транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, входящих в группы идентичным по своим конструктивным, техническим и технологическим характеристикам транспортных средств.

Субъектам транспортной инфраструктуры, перевозчикам при составлении данного перечня следует строго руководствоваться техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09.2009г. №720, который определяет, что модификация транспортного средства - это разновидность транспортного средства или компонента, относящаяся соответственно к типу ТС или компонента и отличающаяся по конструктивным критериям от других разновидностей, относящихся к этому же типу.

Это означает, что в транспортных средствах, например ПАЗ 32054R или ПАЗ 32054-110-07, «ПАЗ» - является маркой автобуса, «32054» - моделью автобуса, a «R» или «110-07» - его модификацией.

Следовательно, согласно государственному стандарту ГОСТ Р 51980-202, утвержденному Госстандартом России от 15.12.2002г. №469-ст, транспортные средства различаются между собой по модификации транспортного средства.

Формы документов, представляемых на утверждение групп транспортных средств, будут рассмотрены на практических занятиях.

Перечень ТС формируется субъектом транспортной инфраструктуры в строгом соответствии со сведениями о транспортных средствах, имеющихся в уведомлении о включении транспортных средств в Реестр категорированных транспортных средств и о присвоенной категории. Отправляется перечень на бумажном носителе с сопроводительным письмом.

Результаты проведенной оценки уязвимости оформляются специализированными организациями в виде текстового документа с графическими план - схемами в трех экземплярах (первый и второй экземпляры - на бумажном носителе, третий - на магнитном) и направляются в Федеральное дорожное агентство для рассмотрения и принятия решения об утверждении, либо об отказе в утверждении.

На оформленных Результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ и ТС проставляется пометка «Для служебного пользования». Указанная пометка и номер экземпляра проставляются в правом верхнем углу первой страницы Результатов и Плана ОТБ ОТИ и ТС, а также на первой странице сопроводительного письма к таким документам. Печатается шрифтом Times New Roman размером №14. Отметка об исполнителе проставляется на обороте последней страницы Результатов оценки уязвимости, а также на обороте последнего листа сопроводительного письма к таким документам в левом нижнем углу каждого экземпляра документа. Указанная пометка содержит количество отпечатанных экземпляров, указатель их рассылки по адресам, фамилию работника, исполнившего и распечатавшего документ, дату распечатывания документа и номер служебного телефона исполнителя.

Первый экземпляр результатов проведенной оценки уязвимости, утвержденный руководителем Федерального дорожного агентства (либо уполномоченным им лицом) и заверенный гербовой печатью, направляется (вручается) специализированной организации, второй и третий экземпляры остаются в Федеральном дорожном агентстве, из которых формируются документальная и электронная базы. Решение об отказе в утверждении результатов проведенной оценки уязвимости направляется (вручается) специализированным организациям в письменной форме с указанием причин отказа вместе со вторым экземпляром.

Согласно пункта 9 Порядка проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС, утвержденного приказом Министерства транспорта РФ от 12.04.2010г. №87, при изменении конструктивных, технических и технологических характеристиках ОТИ или ТС и/или потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС, требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС, в месячный срок проводится дополнительная оценка уязвимости в части касающейся произошедших изменений.

В связи с утверждением Правительством РФ новых требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС (постановление Правительства РФ от 14.09.2016г. №924), вступивших в действие с 01.10.2016г., необходимо в соответствии с вышеизложенным пунктом приказа Министерства транспорта РФ провести дополнительную оценку уязвимости ОТИ или ТС с утверждением ее Результатов в Федеральном дорожном агентстве.

Постановлением Правительства РФ от 14.09.2016г. №924 введены новые положения требований, касающиеся проведения дополнительной оценки уязвимости ОТИ или ТС.

Так, согласно подпункта 16 пункта 6 и подпункта 16 пункта 7 Требований по обеспечению транспортной безопасности установлено:

1.При изменении положений постановления Правительства РФ, регламентирующих меры по защите ОТИ и ТС от АНВ, обеспечить проведение дополнительной оценки уязвимости и утверждение в установленном порядке ее Результатов в течение трех месяцев со дня возникновения таких изменений.

2.При изменении конструктивных, технических и технологических характеристик ОТИ и ТС, приводящих к изменению присвоенной категории или изменению утвержденного Плана обеспечения транспортной безопасности обеспечивается проведение дополнительной оценки уязвимости в части касающейся произошедших изменений, и утверждение установленным порядком Результатов дополнительной оценки уязвимости в течение трех месяцев со дня возникновения таких изменений или со дня получения уведомления об изменении присвоенной категории.

3.При переходе права собственности на ОТИ и ТС или переходе права его использования на ином законном основании, обеспечивается проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС и представление в Федеральное дорожное агентство на утверждение ее Результатов, так как согласно пункта 16 Правил обращения со сведениями о Результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ и ТС, которые являются информацией ограниченного доступа, утвержденные постановлением Правительства РФ от 24.11.2015г. №1257, были уничтожены ввиду утраты прежним собственником (СТИ или перевозчиком) прав собственности (использования на ином законном основании).

4.При наличии у СТИ (перевозчика) утвержденных Результатов ранее проведенной оценки уязвимости ОТИ или ТС и согласии СТИ (перевозчика) с утвержденными Результатами ранее проведенной оценки уязвимости, СТИ (перевозчик) обеспечивает внесение изменений в утвержденные Результаты ранее проведенной оценки уязвимости в части, касающейся смены СТИ (перевозчика).

На основании п.7 Порядка проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС, утвержденного Приказом Министерства транспорта РФ от 12.04.2010г. №87, при оценке уязвимости группы идентичных транспортных средств, находящихся в собственности одного юридического лица или использующихся им на ином законном основании, Результаты оценки уязвимости одного транспортного средства распространяются на всю группу.

Однако в процессе эксплуатации ТС могут возникнуть различные ситуации, связанные с использованием утвержденных Результатов ОУ конкретного транспортного средства.

Так, транспортное средство может быть продано другому владельцу или передано в аренду. В данных случаях конкретное ТС исключается из группы идентичных транспортных средств приказом руководителя СТИ. В случае его передачи другому владельцу вместе с Результатами оценки уязвимости, они **не могут** распространяться на группу из которой ТС исключается. В этом случае СТИ необходимо разработать и утвердить новые Результаты оценки уязвимости любого ТС, находящегося в составе группы и снова распространить на всю группу.

Если ТС, имеющее Результаты оценки уязвимости выводится из эксплуатации и списывается установленным порядком, СТИ издает приказ о выводе ТС из состава группы ввиду списания, но отдельным пунктом приказа устанавливает распространение имеющихся Результатов оценки уязвимости на состав группы.

Приобретенное СТИ новое ТС, являющееся идентичным по своим конструктивных, техническим, технологическим характеристикам вводится в состав ранее согласованной группы приказом руководителя СТИ без представления сведений в Федеральное дорожное агентство.

 При изменении организационно-правовой формы управления (переформирование в АО, ПАО, ИП, ООО, ГУП, МУП и т.д.), фактического адреса СТИ (переименование улицы и т.п.), смены руководителя СТИ, юридического адреса СТИ – ***дополнительная оценка уязвимости ТС******не проводится***, а лишь только вносятся изменения в Реестр категорированных ОТИ и ТС, относительно произведенных изменений, установленным для данной цели порядком.

В настоящее время значительно изменились требования к специализированным организациям, аккредитованным на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в связи с выходом Постановления Правительства РФ от 28.01.2015г. №65 «О внесение изменений в Правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Настоящим постановлением расширены основания для аннулирования свидетельства об аккредитации организации на проведение оценки уязвимости ОТИ.

Так, свидетельство будет аннулировано в случае, если специализированная организация представила результаты оценки уязвимости ОТИ с недостоверными данными (в том числе вследствие опечаток и ошибок, которые влекут или могут повлечь недостоверность результатов оценки уязвимости ОТИ). Кроме этого, уточнены основания для продления срока действия свидетельства об аккредитации и основание для отказа в продлении срока действия свидетельства об аккредитации.

В связи с усилением контроля за работой аккредитованных организаций в свете требований настоящего Постановления Федеральная служба по контролю (надзору) в сфере транспорта через свои территориальные подразделения в субъекте Российской Федерации периодические проверяет материалы, запрашиваемые из Росавтодора об отказе в утверждении Результатов проведенных оценок уязвимости ОТИ или ТС с указанием причин отказа для принятия в отношении аккредитованных организаций мер административного реагирования, в соответствии с их компетенцией, за нарушения установленных в области обеспечения транспортной безопасности порядков и правил, предусмотренных ч.1 статьи 11.15.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ).

Департамент транспортной безопасности и специальных программ Министерства транспорта РФ по вопросу применения статьи 11.15.2 КоАП РФ письмом от 22.04.2014г. №11-03-16/578-ис в рамках своей компетенции сообщает, что в случае нарушения специализированными организациями требований, установленных Порядком проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС (приказ Министерства транспорта РФ от 12.04.2010г. №87) и требований, утвержденных Порядком разработки Планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС (приказ Министерства транспорта РФ от 11.02.2010г. №34), например, предоставление недостоверных данных, сроков проведения или реализации, оформление и направление в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности и т.д., повлечет за собой применение санкций, предусмотренных статьей 11.15.2 КоАП РФ.

 Федеральная служба по надзору в сфере транспорта в своем письме от 27.03.2014г. №9.1.16-0448, касаясь разъяснения и толкования законодательства РФ в области применения статьи 11.15.2 КоАП РФ поясняет, что при выявлении нарушений требований по обеспечению транспортной безопасности в части проведения оценки уязвимости и разработки Плана ОТБ ОТИ или ТС, и, если усматривается отсутствие состава административного правонарушения субъектом транспортной инфраструктуры, но при этом выявлены нарушения Порядка и Правил проведения оценки уязвимости и разработки Плана ОТБ ОТИ или ТС, то в отношении специализированной организации возбуждается административное дело с проведением административного расследования, ответственность за которое предусмотрено статьей 11.15.2 КоАП РФ.

***Характерные недостатки, встречающиеся при подготовке исходных данных на представление в специализированную аккредитованную организацию для проведения оценки уязвимости ОТИ и/или ТС.***

1.Многие СТИ (перевозчики) получив уведомление из Росавтодора о присвоении категории ОТИ или ТС и внесение их в Реестр, очень медленно предпринимают меры по реализации п.5.7. Требований по обеспечению транспортной безопасности, установленных приказом Министерства транспорта РФ от 08.02.2011г. №42 и обязывающих обеспечить проведение оценки уязвимости ОТИ или ТС и утверждение ее Результатов в течение трех месяцев с момента получения уведомления о включении в Реестр и о присвоении категории. Непринятие мер относительно проведения оценки уязвимости ОТИ или ТС в ряде случаев исчисляется годичным периодом, а в некоторых случаях допускается невыполнение Требований до момента проверки этого вопроса государственным транспортным инспектором или представителями территориального органа Прокуратуры Российской Федерации.

2.Важным этапом подготовки к оценке уязвимости ОТИ и/или ТС является сбор исходных данных и представление их в специализированную организацию.

Согласно приказа Министерства транспорта РФ от 15.11.2010г. №248 справочные материалы, техническая и специальная документация представляется заказчиком до начала проведения оценки уязвимости и Минтрансом России определено как основное организационно-техническое условие проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС.

Для изучения технических характеристик ТС не представляется «Руководство по эксплуатации автобуса (техническое описание)» завода-изготовителя с наличием в нем схем и описания двигателя, узлов, агрегатов, а также систем обеспечения деятельности ТС. Ряд организаций, эксплуатирующих автобусы иностранных производителей, таких как МЕРСЕДЕС, МАН и других, не могут представить Руководство по эксплуатации этих автобусов на русском языке.

3.Технические паспорта (ПТС) на транспортные средства, представляемые в аккредитованную организацию, ксерокопируются с искажением данных в них и наличием срезов формы технического паспорта. Не каждая представляемая копия заверяется должностным лицом и скрепляется печатью организации. На транспортное средство из состава группы, в отношении которого будет проводиться оценка уязвимости, количество представляемых копий ПТС менее трех экземпляров, что создает проблему размещения установленного количества в экземплярах оценки уязвимости.

4.При нахождении ТС в эксплуатации субъекта транспортной инфраструктуры по договору аренды, не представляется копия договора аренды с отметкой «копия» на каждом листе договора. При нахождении ТС в лизинге, не представляется копия договора финансовой аренды (лизинга) с отметкой «копия» на каждом листе договора.

Договора аренды транспортных средств, заключенных арендодателем с арендатором, часто имеют истекший срок действия и ввиду отсутствия в них ссылки на пролонгацию, юридическим документов для арендатора ТС не являются.

5.В пассажирские сообщения, в которых транспортные средства используются на маршрутах регулярных перевозок, не всегда входят новые понятия, определенные Федеральным законом РФ от 13.07.2015г. №220-ФЗ: межрегиональный, смежный межрегиональный, межмуниципальный, муниципальный маршрут регулярных перевозок.

6.Получение выписки из Реестра очень продолжительный период, который занимает время в среднем до 5-ти месяцев. За это время в организации появляются списанные ТС, вновь приобретенные в собственность или взятые в аренду ТС. Целесообразно исключение ТС из Реестра или внесение в Реестр осуществлять после согласования групп идентичных транспортных средств в период, когда будет осуществляться работа по оценке уязвимости ТС.

 7.Наличие установленных на ТС бортовых навигационно-связных терминалов на основе ГЛОНАСС/GPS не всегда подтверждается необходимой документацией. Чаще всего отсутствует договор на проведение работ по вводу в эксплуатацию бортовых навигационных терминалов, паспорта на абонентские навигационные терминалы; паспорта радиостанций абонентских; договора на возмездное оказание услуг по диспетчерскому учету выполняемых рейсов по установленным маршрутам.

На установленное на ТС бортовое оборудование и его элементы (билетные терминалы, маршрутоуказатели, автоинформаторы, турникеты, тревожные кнопки) часто отсутствует документация и технические паспорта.

 8.Установка на ТС газобаллонного оборудования не всегда подтверждается наличием договора на его установку. Паспорта на газовые баллоны и свидетельства о соответствии конструкции ТС требованиям безопасности, выдаваемого территориальным органом ГИБДД часто отсутствуют. Кроме этого, не всегда представляются:

- договор на оказание услуг по переоборудованию автомобилей на газомоторное топливо;

- акт (форма 1а к ТУ 152-12-007-99) приемки-сдачи автотранспортного средства на переоборудование для работы на компримированном природном газе;

- свидетельство (форма 2а к ТУ 152-007-99) о соответствии переоборудованного для работы на компримированном природном газе автотранспортного средства требованиям безопасности;

- свидетельство (форма 3а к ТУ 152-007-99) о проведении испытаний газобаллонного оборудования автотранспортных средств, работающих на компримированном природном газе на соответствие требованиям безопасности;

- акт (форма 4а к ТУ 152-12-007-99) приемки-сдачи газобаллонного оборудования автотранспортного средства, эксплуатируемого на КПГ для испытания газобаллонного оборудования, на соответствие требованиям безопасности;

- сертификат соответствия на газобаллонное оборудование.

 9.На прицепы и полуприцепы, используемые для перевозки опасных грузов, не представляются документы с техническим описанием их устройств.

 10.Федеральным дорожным агентством при рассмотрение представленных Результатов оценки уязвимости ТС неоднократно указывалось, что на фотоснимках обследуемых ТС видны грязь и мусор в технологических отсеках, беспорядок в кабине водителя, плохой внешний вид ТС. Это свидетельствует о неподготовленности самих ТС к обследованию в интересах проведения оценки уязвимости.

11.Должностные лица СТИ, и чаще всего это ответственные за обеспечение транспортной безопасности в СТИ, допускают некомпетентность в вопросах составления групп идентичных транспортных средств для отправки в Федеральное дорожное агентство. Желая представить на утверждение меньшее количество групп (как известно большее количество групп идентичных транспортных средств требует расходы на оценку уязвимости большего количества денежных средств) пытаются утвердить группы, в состав которых включаются ТС не являющиеся идентичными по своим конструктивным, техническим и технологическим характеристикам. Так, в Федеральном дорожном агентстве было утверждено 26 групп идентичных транспортных средств организации. Спустя полгода ответственный за обеспечение транспортной безопасности в СТИ сформировал по новому группы и отправил на утверждение. Рассмотрев предложения, компетентный орган частично утвердил, а большей части неправильно составленных групп в утверждении отказал. Тем самым образовалась две нумерации групп, что создало путаницу в учетных данных в Федеральном дорожном агентстве. Следствием неправильных действий должностного лица является тот факт, что автобусы имеют марку, модель и модификацию. Согласно положениям Государственного стандарта ГОСТ Р 51980-2002, утвержденного Госстандартом России от 15.12.2002г. №469-ст: ПАЗ - это марка автобуса, 32050 – это модель автобуса, а буквенное обозначение «R» - это модификация автобуса. Приведенный пример красноречиво дает понять, что цифровые показатели модели автобуса, буквенные и цифровые показатели модификации автобуса, включаются в группу только одноименными.

12.Часто встречаются случаи, когда в группы идентичных транспортных средств включаются транспортные средства, которых нет в Реестре категорированных ОТИ и ТС, Это результат непонимания того, что вначале необходимо провести процедуру категорирования ТС, а затем, на основании Выписки из Реестра проводить формирование групп идентичных транспортных средств и представлять их на утверждение в Федеральное дорожное агентство.

13.Очень часто в период осуществления контрольных (надзорных) функций со стороны контролирующих структур вопросов обеспечения транспортной безопасности, отдельные руководители бросаются в крайность и чтобы избежать подобных проверок в будущем передают свой транспорт по договорам аренды другой организации или ИП не понимая, что окончательным результатом освобождения от ответственности по данному вопросу является исключение из Реестра категорированных ОТИ и ТС. Кто-то даже высказывает мысль по ликвидации действующей организации или ИП и планирует открытие новой структуры, но это ничего не дает, так как проверки по транспортной безопасности должны осуществляться ежегодно с момента регистрации в налоговом органе и внесение записи в ЕГРЮЛ.

Кроме этого, некоторые руководители высказывают мысль, что лучше заплатить штраф, нежели выполнять установленные требования, но при этом надо учесть, что вас заставят и заплатить и устранить отраженные в акте недостатки. При не устранении вскрытых недостатков при повторной проверке – штраф увеличивается вдвойне и ситуация может привести к конфискации орудий совершения правонарушений, то есть конфискация транспортных средств, или приостановка деятельности по решению суда на три месяца.

14.Решая задачи подготовительного периода, перед началом работ по оценке уязвимости необходимо научиться осуществлять сбор исходных данных, которые представляются в аккредитованную организацию и особенно надо знать как фотографируется автобус и какие фото необходимы для размещения их в материалах оценки уязвимости. Очень часто представители аккредитованных организаций посещая автотранспортные предприятия в качестве ознакомления и сбора исходных данных не могут сфотографировать все автобусы, особенно те которые выполняют рейсы на междугородных и международных сообщениях, ввиду отсутствия их в автобусных парках.

В этих случаях, ответственный за обеспечение транспортной безопасности в СТИ или один из сотрудников организации, относящихся к должностным лицам, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, обязан сам сфотографировать и отправить фото на электронную почту исполнителя работ.

Как показывает практика, не всегда должностные лица могут справиться с данной задачей. Так в г. Курске, не смотря на то, что для примера были представлены фотографии с изображением что снимать, в течение продолжительного срока выполнение данной задачи осуществлено не было. Другой руководитель организации в Воронежской области, ознакомившись с образцами фотографий, наотрез отказался самостоятельно выполнять фотографирование, хотя в этом особых проблем нет.

15.Некомпетентность должностных лиц и сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности по вопросам транспортной безопасности должна устраняться с помощью обучения (повышение квалификации) на специальных курсах в образовательных учреждениях. Без знания вопросов обеспечения транспортной безопасности и в частности выполнения основных функций, к которым относятся категорирование, оценка уязвимости и разработка Планов обеспечения транспортной безопасности сегодня невозможно ориентироваться в потоке той информации, которая остро необходима для выполнения должностных обязанностей.

Так, руководитель одного автотранспортного предприятия, определившись с выбором аккредитованной организации, подписал договор на выполнение оценок уязвимости ТС, оплатил сразу всю стоимость работ, думая о том, что это окончательный этап его деятельности по вопросам транспортной безопасности, После того, как он узнал, что за оценкой уязвимости следует разработка Планов ОТБ и их реализация, для чего необходимы новые денежные затраты – нецензурно выражался, нервно возмущался, обругал рядом стоящих, как будто они в этом виноваты и долго не общался с должностными лицами, выполняющими работы по оценки уязвимости.

Следовательно, чтобы не попадать в данную ситуацию, необходимо в первую очередь пройти курсы повышения квалификации по направлению подготовки «Транспортная безопасность» самому руководителю, его заместителю, ответственному за обеспечение транспортной безопасности в СТИ, а затем уже вовлекать в данное мероприятие остальных должностных лиц, кто непосредственно связан с обеспечением транспортной безопасности.