



# НЕПРОСТЫЕ ЗАДАЧИ АТТЕСТАЦИИ требуют решения

Uneasy tasks need to be solved

On February 9, 2017 marked the 10th anniversary of the adoption of Federal Law FZ-16 On Transport Security. For this period the law was repeatedly changed and amended. Currently, the next amendments have been prepared. Some of the changes affect the issues of training and certification of the transport security forces.



**Азат АБДУЛЬМАНОВ,**  
заместитель Председателя Правления  
Ассоциации «Транспортная  
безопасность»

**Azat ABDULMANOV,**  
Deputy Chairman of the Board of Transport  
Security Association



**09 ФЕВРАЛЯ 2017 ГОДА ИСПОЛНИЛОСЬ 10 ЛЕТ СО ДНЯ ПРИНЯТИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА ФЗ-16 «О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ». ЗАКОН ЗА ЭТОТ ПЕРИОД НЕОДНОКРАТНО ИЗМЕНЯЛСЯ И ДОПОЛНЯЛСЯ. В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПОДГОТОВЛЕНЫ ОЧЕРЕДНЫЕ ПОПРАВКИ. ЧАСТЬ ИЗМЕНЕНИЙ ЗАТРАГИВАЮТ ВОПРОСЫ ПОДГОТОВКИ И АТТЕСТАЦИИ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.**

## **ВОПРОСЫ ПОДГОТОВКИ СИЛ ОТБ**

**1** В соответствии с п. 8 ч. 1 ст. 10 ФЗ-16 «О транспортной безопасности» (далее – ФЗ-16) работы, связанные с обеспечением транспортной безопасности, не вправе выполнять лица, не прошедшие в порядке, установленном указанным законом, подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности.

**2** Базовые положения законодательства, на которых основывается процесс подготовки сил обеспечения транспортной безопасности (далее – сил ОТБ), регламентированы ч. 1 ст. 12.1 ФЗ-16 и ст. 85.1 Федерального закона от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

### **В настоящее время приняты:**

■ порядок подготовки сил ОТБ, установлен Приказом Минтранса РФ от 31.07.2014 № 212;

■ требования к знаниям, умениям и навыкам сил ОТБ, установлены Приказом Минтранса РФ от 21.08.2014 № 231;

■ типовые программы подготовки, утвержденные Приказом Минтранса РФ от 08.09.2014 № 243.

**3** Важно понимать, что:

■ подготовка сил ОТБ включает теоретическую, тренажерную и практическую подготовку;

■ подготовка сил ОТБ направлена на приобретение знаний, умений, навыков, установленных требованиями законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности и необходимых для выполнения работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности, а также на непрерывное профессиональное образование сил ОТБ, и осуществляется посредством реализации основ-



ных программ профессионального обучения и дополнительных профессиональных программ;

■ разработка типовых основных программ профессионального обучения сил ОТБ, а также обучение сил ОТБ по указанным программам осуществляются в случае включения отдельных категорий сил ОТБ в перечень профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение. Перечень утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной



политики и нормативному регулированию в сфере образования.

#### **ПРОБЛЕМА № 1**

**1** В настоящее время подготовка специалистов в области ТБ осуществляется только по дополнительным профессиональным программам повышения квалификации.

**2** В соответствии с положениями ФЗ-273 «Об образовании в РФ» повышение квалификации предполагает наличие такой квалификации. Наличие квалификации и квалификационные требования определяются Единым квалификационным справочником. И сегодня в этом документе отсутствует раздел по квалификационным требованиям всех категорий сил ОТБ.

**3** Были предложения о целесообразности разработать, утвердить и приступить к реализации программ профессиональной переподготовки, направленных на получение компетенции, необходимой для выполнения нового вида профессиональной деятельности, приобретения новой квалификации.

Только срок обучения по программам профессиональной переподготовки – не менее 250 часов, что ведет за собой повышение стоимости обучения для сил ОТБ в разы по сравнению с повышением квалификации!

Но здесь имеет место еще одна проблема!

Согласно Приказу Минобрнауки России от 1 июля 2013 года № 499

рые устанавливаются в соответствии с федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации о государственной службе.

■ п. 10. Программа профессиональной переподготовки разрабатывается организацией на основании установленных квалификационных требований, профессиональных стандартов и требований соответствующих федеральных государственных образовательных стандартов среднего профессионального и/или высшего образования к результатам освоения образовательных программ.

#### **ПРОБЛЕМА № 2**

Слушателями дополнительных профессиональных программ могут быть лица, имеющие или получающие среднее профессиональное и/или высшее образование.

В реальности в составе сил ОТБ большое количество работников, которые имеют среднее, а порой и неполное среднее образование, и это не только водители, но работники, осуществляющие досмотровые мероприятия на крупных объектах транспортной инфраструктуры. И тут встает вопрос о том, как быть с этими работниками? По каким программам они должны обучаться?

При этом Приказ Минтранса России № 325 от 03.11.2015, утверждающий перечень документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, предусматривает необходимость предоставления копии документа о профессиональном образовании аттестуемого лица в целях обеспечения допуска к аттестации лиц.

Предлагаются различные варианты решения этой проблемы:

■ введение соответствующей профессии (специальности) и разработка профессиональных стандартов, предусматривающих необходимость и требования как к начальной подготовке работников, так и к периодическому повышению квалификации;

■ введение профессии, однако основой для профессионального обучения в данном случае предлагается рассматривать уже не профстандарт, а образовательные программы, разработанные в соответствии с Перечнем профессий рабочих и должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение;

■ осуществлять подготовку работников, не имеющих профессионального образования, на основе



Из этого следует, что мы повышаем квалификацию профессий и должностей, которых нет. Хотя в рамках реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте написание профессиональных программ обучения были выделены денежные средства профильным вузам – результат нулевой. На расширенных совещаниях в Минтрансе России, на которые приглашались сотрудники Минобрнауки России, у участников сформировалось консолидированное мнение, что необходимости в профессиональных программах обучения для сил ОТБ нет.

«Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам»:

■ п. 8. Содержание реализуемой дополнительной профессиональной программы должно учитывать профессиональные стандарты, квалификационные требования, указанные в квалификационных справочниках по соответствующим должностям, профессиям и специальностям, или квалификационные требования к профессиональным знаниям и навыкам, необходимым для исполнения должностных обязанностей, кото-





разработанных типовых программ семинаров, мастер-классов и тренингов, которые образовательными услугами не являются, но вместе с тем позволяют получить требуемые знания, умения и навыки;

■ и радикальное – убрать из приказа слово «профессиональное», тем самым решив вопрос о допуске данной категории к аттестации, но это не решает проблемы требований ФЗ-16 к подготовке сил ОТБ.

### ПРОБЛЕМА № 3

**Исходя из требований законодательства**, организации, осуществляющие образовательную деятельность по образовательным программам в области подготовки сил ОТБ, должны иметь учебно-тренажерную базу, в том числе тренажеры, соответствующие следующим требованиям:

■ обеспечение наглядности и доступности в обучении, эффективное использование учебного времени, обеспечение интереса и повышение активности обучаемых лиц в процессе обучения;

■ создание в процессе занятий различных условий для действий обучаемых, требующих от них самостоятельности и практического применения ранее полученных знаний, умений и навыков;

■ осуществление объективного контроля за действиями обучаемых и усвоением изучаемого ими материала, выявление ошибок, допускаемых обучаемыми, и недостаточно усвоенных вопросов;

■ простота устройства, надежность в работе;

■ обеспечение полной безопасности обучаемых в ходе занятий.

Организация, осуществляющая образовательную деятельность, в зависимости от требований, установленных типовыми основными программа-

## Необходимо сформулировать и принять профессиональные стандарты для всех категорий сил ОТБ по всем видам транспорта

ми профессионального обучения и типовыми дополнительными профессиональными программами, оснащается одним или несколькими тренажерами.

Тренажеры обеспечивают работу в режиме обучения и в режиме проверки знаний. Преподаватель (инструктор) контролирует работу каждого обучающегося.

### ЧТО МЫ ИМЕЕМ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ?

Так как лицензия выдается на вид деятельности (на ДПО в нашем случае), то на рынке появились организации, которые занимались подготовкой, переподготовкой рабочих специальностей и т. д., у которых отсутствует тренажерная база, преподавательский состав и специалисты в области обеспечения транспортной безопасности. Соответственно, не вложив ничего, они активно демпингуют на рынке образовательных услуг.

Заказчикам необходимо понимать, что полученные при подготовке сил ОТБ знания, умения, навыки подлежат проверке в ходе обязательной аттестации сил ОТБ и в случае выявления несоответствия уровня знаний, умений, навыков сил ОТБ требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности органом аттестации формируются рекомендации о дополнительной подготовке в части выявленных несоответствий (проще говоря, денежные средства субъектов на образование сил ОТБ будут потрачены впустую).

Минтранс России и агентства не осуществляют контроль за деятельностью образовательных организаций и предлагают воспользоваться следующей нормой: «В целях повышения качества подготовки сил ОТБ может осуществляться общественная аккредитация организаций, осуществляющих образовательную деятельность, и профессионально-общественная аккредитация образовательных программ».

Насколько эта позиция министерства и агентств верна, покажет время и в первую очередь результаты аттестации сил ОТБ.

### ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ

**1.** Минтрансу России (согласно ч. 1 ст. 85.1 Закона об образовании) все же необходимо разработать профессиональные программы обучения сил ОТБ, иначе система непрерывного образования в области обеспечения транспортной безопасности просто фикция.

**2.** Необходимо сформулировать и принять профессиональные стандарты для всех категорий сил ОТБ по всем видам транспорта.

**3.** Включить в Единый квалификационный справочник раздел «Квалификационные характеристики должностей руководителей и работников сил обеспечения транспортной безопасности», а также сформулировать в нем конкретные квалификационные требования для всех категорий сил ОТБ.

**4.** В работе по разработке необходи-



мых документов должны принять участие все заинтересованные организации (субъекты, образовательные организации, профессиональные сообщества).

## АТТЕСТАЦИЯ

Аттестация в соответствии с ч. 2 ст. 12.1 ФЗ-16 является строго обязательной.

### В настоящее время приняты:

■ Правила аттестации сил ОТБ, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 26.02.2015 № 172.

### Минтрансом России приняты приказы:

■ № 306 от 14.10.2015, утверждающий Перечень отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, в отношении которых проводится обработка персональных данных;

■ № 307 от 14.10.2015, утверждающий форму свидетельства об аттестации;

■ № 325 от 03.11.2015, утверждающий перечень и форму документов, связанных с аттестацией.

Процедура аттестации сил ОТБ должна была начаться в августе 2015 года, а фактически в настоящее время делаются робкие шаги.

Немного статистики по состоянию на 20 марта 2017 года:

1. На воздушном транспорте аттестовано ответственных за ОТБ лиц:

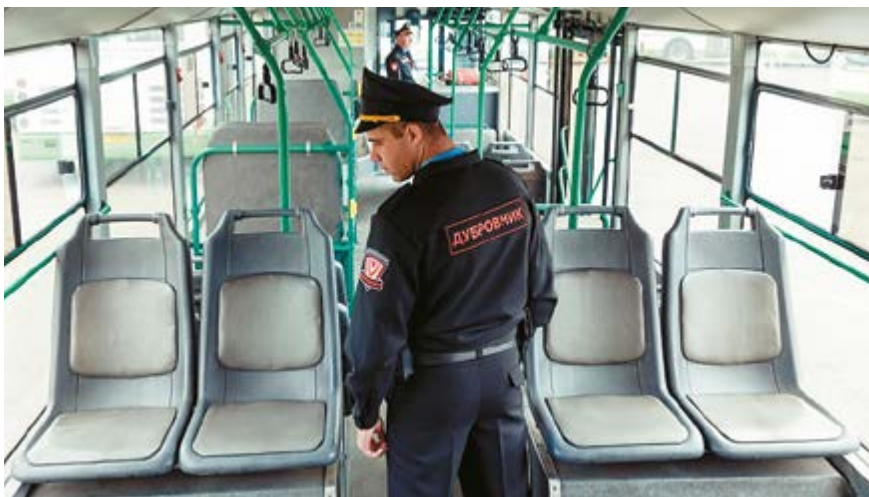
- в субъекте – 13;
- на объекте – 23;
- иных – 50.

2. В ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта» из 63 997 работников аттестовано всего 49 человек.

3. В ФГУП «УВО Минтранса России» из 19 884 работников аттестовано всего 55 человек.

Фактически аттестация еле-еле проводится только по первой, второй и восьмой категориям, а по остальным пяти – минимально.

Проблема заключается в отсутствии (ранее существовавшие были отозваны) утвержденных методик проверки соответствия личностных (психофизиологических) качеств отдельных категорий аттестуемых лиц требованиям законодательства РФ о транспортной безопасности, в том числе критериев оценки результатов обследования, направленного на изучение и выявление личных (психофизиологических) качеств отдельных категорий аттестуемых лиц применительно к ОТИ и ТС по видам транспорта (исключение – Росморречфлот).



Главная причина в том, что в Минтрансе России и агентствах отсутствуют профильные специалисты, а также нет денежных средств на заказ НИРов по разработке методик, о чем нужно было позаботиться заблаговременно. Сейчас предпринимаются попытки обобщить имеющиеся методики для выработки некой общей методики с последующей ее спецификацией по видам транспорта.

Как следствие, аттестация в полном объеме не ведется, а соответственно, не проводится аккредитация сил ОТБ. По этой же причине возникают трудности при аккредитации аттестующих организаций, которые реально могут разгрузить органы аттестации по проведению аттестации сил ОТБ. Несмотря на это, Ространснадзор и органы прокуратуры выписывают предписания субъектам транспортной инфраструктуры за нарушения требований ФЗ-16.

Следующая проблема: есть ли необходимость проверок личностных (психофизиологических) качеств всех пяти категорий работников в части выявления признаков девиантного поведения (это реально удорожало процесс аттестации). На наш взгляд, такие проверки целесообразно проводить работникам, которые наделены правом ношения и применения служебного оружия и спецсредств, а у остальных работников достаточно выявлять их профессиональную пригодность (опять встает вопрос по квалификационным требованиям, обозначенный ранее).

Субъектам транспортной инфраструктуры необходимо понимать, что процесс аттестации требует вложения денежных средств и лучше проводить его поэтапно, уделяя внимание качественной подготовке работников, без которой им аттестацию не пройти.

Нами прорабатывается порядок выездной аттестации (ввиду удален-

ности объектов транспортной инфраструктуры от центров аттестации и минимизации расходов организаций), и Минтранс нас в этом поддерживает.

Ассоциацией «Транспортная безопасность» в Минтранс России были внесены следующие предложения:

1. Увеличить срок проведения аттестации аттестующими организациями с 5 до 25 рабочих дней.

2. Для пятой категории (работников, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности) убрать требование по сдаче нормативов физической подготовки.

3. Вторую категорию – «работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве» – разделить на две категории: «работники, назначенные в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры» и «работники, назначенные в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве».

В своих учебных центрах мы обучаем данные категории работников по разным программам повышения квалификации, и это себя оправдывает ввиду различия их должностного функционала.

Ассоциация «Транспортная безопасность» выражает готовность стать интеграционной площадкой для организации системного взаимодействия в вопросах гармонизации подходов к выработке основ государственной политики, нормативно-правового регулирования и стандартизации в области обеспечения транспортной безопасности.