

При доказательстве безопасности должно быть показано, что в соответствии с матрицей «Угрозы/Меры защиты» для каждой возможной угрозы предусмотрено противодействие в виде одного или нескольких средств защиты.

Существует много возможных факторов, которые необходимо учитывать при рассмотрении реальных систем связи, поскольку ими определяются решения по противодействию идентифицированным угрозам. Возможно, например, что система железнодорожной сигнализации использует канал передачи данных корпоративного или коммерческого оператора в соответствии с договором, условиями которого ограничивается ответственность этого оператора. Важна также степень защиты информации, уже реализованная в используемой сети. От этого в значительной степени может зависеть значимость угроз для пользовательских данных, а следовательно, и требования к мерам защиты.

Список литературы

- 1 Плеханов, П. А. Вопросы обеспечения безопасности железнодорожных телекоммуникационных систем международных транспортных коридоров / П. А. Плеханов // Бюллетень результатов научных исследований. – 2012. – № 3 (2). – С. 85–97.
- 2 BS EN 50159:2010 Railway applications – Communication, signalling and processing systems – Safety-related communication in transmission systems. – М. : Стандартинформ, 2010. – 68 с
- 3 Ефанов, Д. В. Обеспечение безопасности движения за счет технического диагностирования и мониторинга устройств железнодорожной автоматики и телемеханики / Д. В. Ефанов, П. А. Плеханов // Транспорт Урала. – 2011. – № 3 (30). – С. 44–48.
- 3 Ефанов, Д. В. Непрерывное диагностирование устройств СЦБ / Д. В. Ефанов, П. А. Плеханов // Автоматика, связь, информатика. – 2012. – № 6. – С. 18–20.

УДК 349.6

ИНФОРМИРОВАНИЕ ОБ УГРОЗЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ИЛИ О ВОЗНИКНОВЕНИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИИ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

А. А. КРОТ

*Филиал «Институт профессионального образования»
Университета гражданской защиты МЧС Беларуси, г. Гомель*

В соответствии с действующим законодательством республики Беларусь [1] Министерства, другие республиканские органы государственного управления, государственные организации, подчиненные Правительству Республики Беларусь, организуют сбор, обработку, обмен и передачу информации о чрезвычайных ситуациях (далее – ЧС) и представляют ее в Министерство по чрезвычайным ситуациям (далее – МЧС).

Исходя из характера происхождения ЧС, территориального распространения и объема технических и материальных ресурсов, которые необходимы для ликвидации последствий ЧС, группа, вид и уровень ЧС определяются классификатором чрезвычайных ситуаций. При этом, с учетом классификационных карточек ЧС определяются масштабы последствий ЧС и экономические убытки, после чего рассматривается суммарный набор пороговых значений классификационных признаков [2].

В ходе развития дежурно-диспетчерских служб (далее – ДДС) экстренного реагирования на чрезвычайные ситуации (далее – ЧС) резко возрос спектр выполняемых задач для такого специалиста как диспетчер. Уже к привычной ситуации, связанной с сообщениями о пожарах, добавились задачи по реагированию на очень большой спектр различных чрезвычайных и нештатных происшествий, а также консультирование граждан. Специалист ДДС экстренного реагирования при нарушении условий жизнедеятельности общества является в какой-то степени определяющим звеном в вопросах обеспечения безопасного функционирования экономики города, района или целого региона. От его квалифицированных действий в целом зависит оперативность ликвидации чрезвычайных и других нештатных ситуаций, а также снижение социально-экономических потерь [3].

С учетом установившейся практики и в целях реализации законодательства в вопросе обмена сведениями о ЧС между Гомельским областным управлением МЧС и Республиканским унитарным предприятием «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» был установлен порядок взаимодействия

при возникновении и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, авариях и инцидентах при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом.

Для удобства работы диспетчерскими службами был определен конкретный перечень, порядок, сроки и формы предоставления оперативной информации в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Информация предоставляется устно в течение 10 минут:

– об угрозе возникновения (возникновении) ЧС, аварийной ситуации на объектах и территориях отделения железной дороги (НОД-4) БелЖД – дополнительно указывается наличие в составе грузового поезда вагонов с опасными грузами, наличие течи (просыпки) груза, № аварийной карточки на опасный груз, повреждения объекта или подвижного состава, наличие пострадавших;

– о дорожно-транспортном происшествии с участием железно-дорожного транспорта – дополнительно указывается наличие пострадавших людей, степень повреждения объекта или подвижного железнодорожного состава;

– об угрозе утечки химически опасных веществ, перевозимых по железной дороге (об инциденте) – дополнительно указывается № аварийной карточки опасного груза (АХОВ), утечка, просыпка которого выявлена, степень и характер повреждений вагонов, тары, площадь территории загрязняемой АХОВ;

– о событии, приведшем к повреждению железнодорожного пути или иным нештатным ситуациям, в результате которых произошел перерыв движения поездов – дополнительно указывается характер и объем повреждений, наличие сошедшего состава, наличие пострадавших;

– о пожарах (загораниях) на объектах железной дороги и железнодорожном подвижном составе – дополнительно указывается наличие в составе поезда вагонов с опасными грузами, есть ли утечка, просыпка груза, № аварийной карточки на груз, степень повреждения объекта или подвижного состава;

– об обнаружении подозрительных предметов на объектах железной дороги или на подвижном железнодорожном транспорте – дополнительно указывается количество эвакуированных людей (пассажиров, персонала), задержано движение поездов, и т.п.;

– об угрозе террористического акта или взрыве на объектах железной дороги или на подвижном железнодорожном транспорте – дополнительно указывается количество эвакуированных людей (пассажиров, персонала), задержано движение поездов, и т.п.;

– о последствиях обильных осадков и сильных снегопадов, сложных отложений, снежных заносов – дополнительно указывается количество задержанных поездов, сведения о перевозке пассажиров автотранспортом;

– о последствиях паводков и наводнений, ливней и повреждении коммуникаций железнодорожной инфраструктуры – дополнительно указывается количество задержанных поездов, сведения о наличии пострадавших и т.п.;

– об обнаружении источника особо опасной инфекции в поездах, на вокзалах и объектах железной дороги – дополнительно указывается сведения об источнике ООИ, количество пострадавших или направляемых в карантин, сведения о задержанных поездах и т.п.

Таким образом, утверждение конкретного порядка обмена информацией о ЧС позволяет дежурному персоналу оперативно реагировать на возникшие ЧС. В ходе информационного обмена должностные лица организуют взаимодействие, уточняют характеристику объекта железной дороги, где произошла чрезвычайная ситуация, динамику развития ЧС и масштабы ЧС, сведения о задействованных силах и средствах в ликвидации ЧС, прогнозируемые последствия от ЧС и ориентировочное время ликвидации ЧС (аварии, происшествия, пожара).

Список литературы

1 О порядке сбора информации в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и обмена этой информацией : постановление Совета Министров Республики Беларусь 23 августа 2001 г. № 1280 (в ред. постановлений Совмина от 07.02.2011 № 143 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mchs.gov.by/upload/iblock/f21/f21a4fba0e1ecf8d3edd51cfb95ebb1a.pdf>. – Дата доступа : 05.07.2022.

2 Инструкция по классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера [Электронный ресурс] : постановление М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь, 19 февраля 2003 г., № 17 // Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь. – Режим доступа : <https://mchs.gov.by/zakonodatelstvo-v-sfere-deyatelnosti-mchs/nra-mchs/prikazy>. – Дата доступа : 05.07.2022.

3 Применение деловых игр при подготовке специалистов дежурно-диспетчерских служб экстренного реагирования / А. А. Крот // Заметки ученого. – 2022. – № 4. – С. 179–184.