

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

Филиал федерального государственного бюджетного
образовательного
учреждения высшего образования
«Самарский государственный университет путей сообщения»

**КУРС ЛЕКЦИЙ
«Транспортная безопасность»**

Саратов

2023

1

ОДОБРЕНО

на заседании ЦМК «ФК и ОБЖ»

Протокол № 1 от «31» августа 2023 г.

Председатель

_____/Глазунова Н.П./

УТВЕРЖДАЮ

на заседание Методического совета

Протокол №1 от «21» сентября 2023 г.

Зам. директора по УР ____/Крижановский С.А./

ВВЕДЕНИЕ

Железнодорожный транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических и внешнеполитических целей, поэтому транспортная безопасность — это обязательное условие безопасного и конкурентоспособного присутствия российских перевозчиков на мировом рынке перевозок пассажиров и грузов.

Непрерывное развитие транспорта является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения услуг и товаров, свободы экономической деятельности и конкуренции, обеспечения национальной безопасности России, а также улучшения условий и уровня жизни населения. Исходя из этого, неотъемлемым фактором социально-экономического характера является реализация международных требований в области обеспечения транспортной безопасности.

В настоящее время террористическая активность в транспорте возросла и стала составляющей глобальной террористической угрозы, при этом увеличилось не только количество террористических проявлений на транспорте, но произошли и определенные изменения в их качестве. В связи с этим одной из важнейших целей транспортной стратегии РФ является повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. Возникла существенная необходимость выстроить единую государственную систему мер по обеспечению транспортной безопасности для всего транспортного комплекса. Минтранс России совместно с заинтересованными федеральными органами разработаны мероприятия нормотворческого и организационно-практического характера, которые направлены на обеспечение транспортной безопасности и защиту объектов транспорта от актов незаконного вмешательства.

Также разработана государственная концепция обеспечения транспортной безопасности России, которая определяет общие принципы деятельности по транспортной безопасности. Концепцией транспортной безопасности Российской Федерации является система взглядов на обеспечение безопасности личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз в транспортной сфере. Определены наиболее важные направления политики государства в сфере жизнедеятельности транспорта. Обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации включает в себя: определение национальных интересов в транспортной сфере; выявление факторов, создающих угрозу интересам транспортной сферы; формирование системы противодействия негативным факторам и угрозам в этой сфере; определение комплекса мер, способных качественно повысить уровень транспортной безопасности Российской Федерации и привести его в соответствие с мировыми стандартами.

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1.1. Основные понятия, цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности

В Федеральном законе «О транспортной безопасности» термин *«транспортная безопасность»* определен как «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» в их деятельность.

Термин *«безопасность на транспорте»* включает три составляющие:

1. Транспортную безопасность.
2. Безопасность на транспорте при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера.
3. Эксплуатационную безопасность на транспорте.

В целях Федерального закона «О транспортной безопасности» при изучении транспортной безопасности используются следующие понятия:

- акт незаконного вмешательства;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности;
- обеспечение транспортной безопасности;
- объекты транспортной инфраструктуры;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- перевозчик;
- специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности;

- субъекты транспортной инфраструктуры;
- транспортная безопасность;
- транспортные средства;
- транспортный комплекс;
- уровень безопасности.

Основной целью обеспечения транспортной безопасности является устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства (АНВ).

При возникновении аварийных ситуаций почти всегда прослеживается совокупность причин и обстоятельств, обуславливающих конкретное аварийное происшествие. К таким причинам относятся:

- техническое состояние объекта управления;
- организационно-технические мероприятия;
- окружающая среда и ее воздействие на управляемый объект;
- действие человеческого фактора.

Принятый Федеральный закон «О транспортной безопасности» конкретизировал основные задачи транспортной безопасности:

- нормативно-правовое регулирование;
- определение угроз совершения АНВ;
- оценка уязвимости транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры;
- определение категорий транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры;
- разработка и реализация требований и мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление контроля и надзора, а также информационного, материально-технического и научно-технического обеспечения транспортной безопасности.

Основными задачами повышения уровня безопасности и защищенности пассажиров и персонала на транспорте от АНВ (в том числе террористической направленности), а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера являются:

- формирование и реализация комплекса мероприятий, направленных на повышение защищенности населения на транспорте от АНВ, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

- оснащение объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности с учетом возможности их расширения и создания централизованных распределительных систем.

В связи с тем что оценка риска нарушения транспортной безопасности производится по ее наиболее уязвимому объекту, система обеспечения транспортной безопасности строится на принципе равнозащищенности (равнопрочности защиты) опасных объектов инфраструктуры всех видов транспорта от всех способов реализации возможных угроз нарушения транспортной безопасности.

Выбор объектов инфраструктуры, которые требуют защиты, выполняется путем реализации принципа классификации. Классификация (категорирование) этих объектов по степени их потенциальной опасности и определение необходимой степени защиты производятся индивидуально для каждой категории объектов.

Этот подход позволяет наиболее эффективно и правильно распределить выделяемые для обеспечения транспортной безопасности финансовые, материальные и людские ресурсы. Подход к построению системы обеспечения безопасности на основе категорирования опасных и критически важных объектов закреплён в документах МЧС, в законе «О транспортной безопасности»,

в «Концепции системы технического регулирования на железнодорожном транспорте», в приказе Минтранса «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» и других официальных документах.

Основными принципами обеспечения транспортной безопасности являются:

- законность;
- соблюдение баланса интересов личности, общества и государства;
- взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности;
- непрерывность;
- интеграция в международные системы безопасности;
- взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления;
- взаимная ответственность граждан, общества и государства по обеспечению безопасности населения на транспорте;
- защита жизни и здоровья населения на транспорте.

1.2. Нормативно-правовое обеспечение транспортной безопасности

Федеральный закон «О транспортной безопасности» определил единый алгоритм действий по обеспечению транспортной безопасности на всех видах транспорта.

В целях реализации положений этого закона, создания единой государственной системы обеспечения транспортной безопасности приказом министра транспорта в структуре Министерства транспорта был создан Департамент транспортной безопасности и специальных программ.

Основной задачей, стоящей перед Департаментом транспортной безопасности, является создание нормативной правовой базы и разработка документов в области обеспечения транспортной безопасности.

В соответствии с действующими правовыми актами на подведомственные Министерству транспорта федеральные агентства возлагаются функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности на всех видах транспорта:

- аккредитация специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности;
- утверждение результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- ведение реестра категорированных объектов;
- утверждение планов обеспечения транспортной безопасности.

Основными нормативно-правовыми актами, регламентирующими работу в области транспортной безопасности, в настоящее время являются:

1. Федеральный закон «О транспортной безопасности» устанавливает понятие транспортной безопасности, ответственность субъекта транспортной инфраструктуры за обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной структуры и транспортных средств.

2. Указ Президента РФ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» устанавливает ответственность Минтранса России за создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте и сроки обеспечения защиты критически важных объектов транспортной инфраструктуры.

3. Постановление Правительства РФ «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» устанавливает три уровня безопасности объектов транспортной инфраструктуры, по умолчанию всегда действует 1-й уровень, 2-й и 3-й уровни объявляются при повышенных угрозах.
4. Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» определяет, каким образом будет проводиться оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры при аккредитации специализированными организациями.
5. Приказ Минтранса России «О порядке ведения реестра категоризованных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» регламентирует запись об объекте транспортной инфраструктуры в реестр по указанию компетентного органа, в который направляются данные по объекту. Компетентный орган принимает решение о включении объекта транспортной инфраструктуры в реестр, присваивает категорию (в соответствии с методикой категоризования), после чего направляет субъекту транспортной инфраструктуры и в Ространснадзор уведомление о включении объекта или транспортного средства в реестр и о присвоении категории.
6. Приказ Минтранса России «О порядке ведения реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» определяет порядок учета аккредитованных организаций.
7. Приказ Минтранса России «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной

безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» устанавливает, что план обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры разрабатывается субъектом на основании результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры. В приказе определены содержание плана обеспечения транспортной безопасности, порядок его направления в компетентный орган управления транспортной безопасности и срок ответа управления транспортной безопасности субъекту.

8. Приказ Минтранса России, ФСБ России, МВД России «Об утверждении перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» определяет обобщенный перечень угроз для формирования модели нарушителя в концепции обеспечения транспортной безопасности;

9. Приказ Минтранса России «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» устанавливает основные понятия по образовательным услугам объектов транспортной инфраструктуры и срок проведения образовательных услуг (для специализированных организаций — 1 месяц).

10. Приказ Минтранса России «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности» устанавливает основные правила категорирования объектов транспортной инфраструктуры компетентным органом.

11. Распоряжение Минтранса России «О мерах по обеспечению защищенности опасных и критически важных для национальной безопасности объектов транспортного

комплекса России от террористических проявлений и угроз техногенного характера» поручает уполномоченным организациям создание перечня критически важных объектов транспортной инфраструктуры и подготовку методики категорирования и оценки уязвимости.

12. Распоряжение Правительства «Об утверждении перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности» устанавливает перечень работ по объектам транспортной безопасности и объектам транспортной инфраструктуры, включая аккредитацию, категорирование, оценку уязвимости, разработку планов безопасности, контроль и надзор, формирование и введение автоматизированной централизованной базы персональных данных о пассажирах.

1.3. Классификация и категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в системе обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте

Согласно Федеральному закону «О транспортной безопасности» категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств — отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения АНВ и его возможных последствий.

Количество категорий и критерии категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств устанавливаются порядком, утвержденным приказом Минтранса России.

Объекты транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта — это технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути, контактные линии, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные станции, метрополите-

ны, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

Транспортные средства железнодорожного транспорта — железнодорожный подвижной состав в значении, установленном Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Классификация потенциально опасных объектов осуществляется по иерархическому методу последовательным разделением множества объектов на подчиненные классификационные группировки. В качестве базового признака деления объектов на классы использован основной вид опасности объекта (радиационная, химическая и т.д.). Объекты разделены на следующие классы:

- радиационно опасные объекты;
- химически опасные объекты;
- взрыво- и пожароопасные объекты;
- опасные транспортные средства;
- опасные технические сооружения.

Деление объектов на классы является просто условным, так как чрезвычайные ситуации на многих объектах носят комплексный характер и вызывают различные поражающие факторы. Поэтому некоторые из объектов можно отнести к одному из двух разных классов. При классификации объектов с несколькими поражающими факторами следует учитывать, в первую очередь, доминирующий фактор.

Критериями категорирования объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств являются:

- степень угрозы совершения АНВ в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств, которая определяется на основании статистических данных о совершенных и предотвращенных АНВ в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

– возможные последствия совершения АНВ в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств, которые определяются на основании количественных показателей о погибших или получивших ущерб здоровью людей, об ущербе окружающей природной среде, материальном ущербе.

Говоря о категорировании объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, нельзя не обратить внимание на то, что согласно п. 5.7. Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, утвержденных приказом Минтранса России, субъект транспортной инфраструктуры обязан обеспечить проведение оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ) и утверждение в установленном порядке результатов оценки уязвимости ОТИ в течение 3 месяцев с момента получения уведомления о включении ОТИ в реестр категорированных ОТИ и о присвоенной категории ОТИ. Другими словами, субъект транспортной инфраструктуры должен в течение 1 месяца с момента получения уведомления о включении ОТИ в реестр категорированных ОТИ и о присвоенной категории ОТИ найти уполномоченную организацию и договориться с ней о проведении оценки уязвимости своих категорированных ОТИ, потому как на проведение оценки дается 1 месяц и на утверждение оценки тоже дается 1 месяц.

Порядок установления количества категорий и критериев категорирования ОТИ и транспортных средств (ТС) компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности утверждены приказом Минтранса России. Рассматривается период последних 12 месяцев до момента категорирования. Категории присваиваются ОТИ и ТС

железнодорожного транспорта в зависимости от следующих количественных показателей:

- о совершенных и предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых ОТИ (табл. 1.1) и ТС (табл. 1.2) железнодорожного транспорта;
- возможных погибших или получивших вред здоровью людей (табл. 1.3);
- возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде (см. табл. 1.3).

Таблица 1.1

Категории ОТИ железнодорожного транспорта

Категория	Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории РФ, в том числе в отношении категорируемых ОТИ
Первая	Два и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных ОТИ на территории субъекта РФ, в котором находится ОТИ, и/или на территории субъектов РФ, граничащих с субъектом РФ, в котором находится ОТИ
Вторая	Один совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных ОТИ на территории субъекта РФ, в котором находится ОТИ, и/или на территории субъектов РФ, граничащих с субъектом РФ, в котором находится ОТИ
Третья	Один и более совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении аналогичных категорируемому ОТИ объектов транспортной инфраструктуры на территории других субъектов РФ, не граничащих с субъектом РФ, в котором находится ОТИ
Четвертая	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных ОТИ на территории РФ

Таблица 1.2

Категории ТС железнодорожного транспорта

Категория	Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории РФ, в том числе в отношении категорируемых ТС
Первая	Два и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных ТС на территории субъекта РФ, в котором эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов РФ, граничащих с субъектом РФ, в котором эксплуатируется ТС, а также на территории субъектов РФ по маршруту следования категорируемого ТС
Вторая	Один совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных ТС на территории субъекта РФ, в котором эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов РФ, граничащих с субъектом РФ, в котором эксплуатируется ТС, а также на территории субъектов РФ по маршруту следования категорируемого ТС
Третья	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных ТС на территории субъекта РФ, в котором эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов РФ, граничащих с субъектом РФ, в котором эксплуатируется ТС, а также на территории субъектов РФ по маршруту следования категорируемого ТС
Четвертая	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) ТС на территории РФ, а также на территории субъектов РФ по маршруту следования (маршруту движения) категорируемого ТС

**Категории ОТИ или ТС
железнодорожного транспорта в зависимости от числа жертв
и объема нанесенного ущерба**

Критерий категорирования	Категория ОТИ или ТС			
	первая	вторая	третья	четвертая
Возможное количество погибших или получивших вред здоровью людей, чел.	Более 50	От 26 до 50	От 11 до 25	До 10
Возможный материальный ущерб и ущерб окружающей природной среде, руб.	Более 100 млн	От 50 млн до 100 млн	От 10 млн до 50 млн	Менее 10 млн

Категорирование или оценка уязвимости объекта не является точкой начала выполнения требований по обеспечению транспортной безопасности, так как основная часть мероприятий по транспортной безопасности может быть выполнена на объекте до установления категории и проведения оценки уязвимости.

**1.4. Характеристика потенциальных угроз
актов незаконного вмешательства
в деятельность железнодорожного транспорта**

Перечень потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств определены приказом Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России), Федеральной службы безопасности Российской Федерации (ФСБ России), Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Перечень содержит девять сценариев, по которым могут развиваться чрезвычайные ситуации. Среди них и угроза силового захвата транспортного объекта, и возможность разрушения, угроза нанесения различных повреждений персоналу, пассажирам или грузу, в том числе взрывом, химическим, биологическим или радиоактивным заражением.

Документ предусматривает угрозы постороннего вмешательства в работу любого объекта транспортной инфраструктуры — самолета, поезда, речного или морского судна, вокзала или аэропорта. Тут может быть все — захват заложников, минирование, шантаж, демонтаж и разрушение оборудования.

Перечень необходим для четкой классификации всех возможных рисков, чтобы выработать эффективные меры безопасности.

Президент своим Указом № 403 от 31.03.2010 [4] потребовал создать единый комплекс по обеспечению транспортной безопасности. Вся система должна быть создана до 1 января 2014 года. Ответственность возложена на Минтранс России. Угроза захвата — возможность захвата объектов транспортной инфраструктуры (далее — ОТИ) и/или транспортных средств (далее — ТС), установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

1. Угроза взрыва — возможность разрушения ОТИ и/или ТС или нанесения им и/или их грузу, здоровью персонала, пассажиров и другим лицам повреждений путем взрыва (обстрела).

2. Угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) — возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на ОТИ и/или ТС взрывных

устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить ОТИ и/или ТС, нанести им и/или их грузу повреждения.

3. Угроза поражения опасными веществами — возможность загрязнения ОТИ и/или ТС или их критических элементов опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

4. Угроза захвата критического элемента ОТИ и/или ТС — возможность захвата критического элемента ОТИ и/или ТС, установления над ним контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

5. Угроза взрыва критического элемента ОТИ 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.

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

7. Угроза блокирования — возможность создания препятствия, делающего невозможным движение ТС или ограничивающего функционирование ОТИ, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

8. 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.

Комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте (далее — комплексная система) создается в соответствии с Указом Президента РФ от 31.03.2010 № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».

Создание комплексной системы будет осуществляться путем реализации взаимосвязанных мероприятий в сфере транспортного комплекса, адекватных угрозам совершения АНВ, в том числе террористической направленности, а также путем решения задач по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте (далее — Программа) определяет принципы создания комплексной системы, порядок реализации Программы, ее ресурсное обеспечение, ответственных исполнителей, результативность и эффективность использования ресурсов, выделяемых на ее реализацию.

Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте представляет собой комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач, которые обеспечивают формирование, развертывание, функционирование и развитие комплексной системы. Программа реализуется в рамках приоритетного направления деятельности Правительства Российской Федерации по обеспечению национальной безопасности.

Реализация программы планируется в два этапа. Первый этап реализации Программы позволит обеспечить формирование комплексной системы и реализацию первоочередных мероприятий. На втором этапе планируется осуществить развертывание комплексной системы и дальнейшее ее развитие.

Реализация Программы предусматривает координацию действий и объединение сил и средств федеральных органов ис-

полнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и субъектов транспортной инфраструктуры.

1.5. Требования по обеспечению транспортной безопасности

Требования по обеспечению транспортной безопасности, которые учитывают уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, разработаны в соответствии со статьей 8 Федерального закона «О транспортной безопасности».

Требования определяют систему мер, реализуемых субъектами транспортной инфраструктуры для защиты ОТИ и ТС железнодорожного транспорта от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения АНВ.

Требования по обеспечению транспортной безопасности, которые учитывают уровни безопасности для различных категорий ОТИ и ТС железнодорожного транспорта утверждены приказом Минтранса России № 43 от 08.02.2011.

Требования регламентируют выполнение тех или иных организационных и инженерно-технических мероприятий. Выбор мероприятий зависит от категории объекта и уровней безопасности.

Так как требования по обеспечению транспортной безопасности являются обязательными для исполнения всеми субъектами транспортной инфраструктуры вне зависимости от формы собственности, то необходимо учитывать мнение представителей собственников объектов и транспортных средств, перевозчиков. Выполнение всех требований по обеспечению транспортной безопасности позволяет более эффективно обеспечить безопасность пассажиров и перевозимых грузов от АНВ.

Кроме требований по обеспечению транспортной безопасности определены мероприятия с установленными сроками их выполнения:

- обеспечение проведения оценки уязвимости объекта, утверждение в установленном порядке результатов оценки уязвимости в течение 3 месяцев с момента получения уведомления о включении объекта в реестр категорированных объектов и о присвоенной категории;

- разработка и утверждение плана обеспечения транспортной безопасности объекта в течение 3 месяцев и его реализация в течение 6 месяцев с момента утверждения результатов оценки уязвимости.

При формировании единой системы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации реализуется закрепленный в Федеральном законе «О транспортной безопасности» принцип интеграции в международные системы безопасности, учитывается практика, наработанная международным сообществом в сфере безопасности цепи поставок и ориентированная на использование комплексного подхода, выявление и учет потенциальных угроз, применение принципов законности и непрерывности.

ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА И СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

2.1. Взрывные устройства, их основные характеристики.

Анализ и прогнозирование последствий актов незаконного вмешательства на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства железнодорожного транспорта

Классификация и свойства взрывчатых веществ

Взрыв — это процесс очень быстрого превращения взрывчатого вещества в большое количество сильно сжатых и нагретых газов, которые, расширяясь, производят механическую работу (разрушение, перемещение, дробление, выбрасывание).

Взрывчатое вещество — химические соединения или смеси таких соединений, которые под воздействием определенных внешних воздействий способны к быстрому, саморазвивающемуся химическому превращению в большое количество газов.

Проще говоря, взрыв сродни горению обычных горючих веществ (уголь, дрова), но отличается от простого горения тем, что этот процесс происходит очень быстро, в тысячные и десятитысячные доли секунды. По скорости превращения взрыв делят на два типа: горение и детонация.

При взрывчатом превращении типа горения передача энергии от одного слоя вещества к другому происходит путем теплопроводности. Скорость горения (от десятых долей мм/с до десятков см/с) в значительно большей степени зависит от природы взрывчатого вещества, чем скорость детонации. Небольшие добавки катализаторов, повышение начальных температуры и давления увеличивают скорость горения. Взрыв типа горения характерен для пороха. Благодаря тому что процесс образования газов происходит достаточно медленно, при взрыве пороха

в замкнутом пространстве (гильзе патрона, снаряда) происходит выбрасывание пули, снаряда из ствола, но не происходит разрушения гильзы, патронника оружия.

Горение при определенных условиях может переходить в детонацию. По условиям этого перехода взрывчатые вещества (ВВ) делят на инициирующие (первичные), бризантные (вторичные) и пороха (метательные). Иницирующие ВВ воспламеняются от слабого импульса и горят в десятки и даже сотни раз быстрее других, их горение легко переходит в детонацию при атмосферном давлении. Горение порохов не переходит в детонацию даже при давлениях в сотни МПа. Бризантные ВВ занимают промежуточное положение между порохами и инициирующими ВВ. В соответствии с этим пороха применяют в режиме горения в ствольном оружии, в качестве твердого ракетного топлива; бризантные ВВ — в режиме детонации для промышленных взрывных работ, снаряжения боеприпасов и других целей; инициирующие — для возбуждения взрывчатого превращения других ВВ.

При взрыве типа детонации процесс передачи энергии обуславливается прохождением ударной волны по ВВ со сверхзвуковой скоростью (6—7 км/с) [43]. В этом случае газы образуются очень быстро, давление возрастает мгновенно до очень больших величин. Проще говоря, у газов нет времени уходить по пути наименьшего сопротивления, и они в стремлении расшириться разрушают все на своем пути. Этот тип взрыва характерен для тротила, гексогена, аммонита и т.п. веществ.

При детонации реакция распространяется очень быстро (1—10 км/с в зависимости от природы ВВ, свойств и размеров заряда) в результате передачи энергии посредством ударной волны. Материалы, находящиеся в контакте с зарядом детонирующего ВВ, сильно деформируются и дробятся (местное, или бризантное, действие взрыва), а образующиеся газообразные продукты при расширении перемещают их на расстояние (фугасное действие).

Бризантное действие зависит от плотности заряда и скорости детонации, фугасное действие определяется теплотой взрыва, объемом и составом выделившихся газообразных продуктов.

ВВ способны к самопроизвольному термическому разложению, которое со временем приводит к потере необходимых свойств. Способность сохранять эксплуатационные свойства при переработке и хранении (химическая стойкость) — важная характеристика ВВ. Разложение ВВ при затрудненном теплоотводе может привести к саморазогреву и тепловому взрыву. ВВ опасны в обращении. Их взрывчатые превращения вызываются простыми воздействиями, чувствительность к которым всегда учитывается при работе с ВВ.

Чтобы начался процесс взрыва (далее он развивается самопроизвольно), требуется внешнее воздействие. На взрывчатое вещество необходимо подать определенное количество энергии. Внешние воздействия на ВВ подразделяются на следующие типы:

- механическое (удар, накол, трение);
- тепловое (искра, пламя, нагревание);
- химическое (химическая реакция взаимодействия какого-либо вещества с ВВ);
- детонационное (взрыв рядом с другим ВВ).

Разные ВВ по-разному реагируют на внешние воздействия. Одни из них взрываются при любом воздействии, другие имеют избирательную чувствительность. Например, черный дымный порох хорошо реагирует на тепловое воздействие, очень плохо на механическое и практически не реагирует на химическое. Тротил же в основном реагирует только на детонационное воздействие. Капсюльные составы (гремучая ртуть) реагируют практически на любое внешнее воздействие. Есть ВВ, которые взрываются без видимого внешнего воздействия, но практическое применение таких ВВ невозможно.

В зависимости от типа взрыва и чувствительности к внешним воздействиям ВВ делят на три основные группы:

- 1) иницирующие;
- 2) бризантные;
- 3) метательные.

Иницирующие ВВ. У них высокая чувствительность к внешним воздействиям. Остальные характеристики обычно невысоки. Но они обладают ценным свойством — их взрыв (детонация) оказывает детонационное воздействие на бризантные и метательные ВВ, которые обычно к остальным типам внешнего воздействия не чувствительны вовсе или же обладают неудовлетворительной чувствительностью. Поэтому иницирующие вещества и применяют только для возбуждения взрыва бризантных или метательных ВВ. Для обеспечения безопасности применения иницирующих ВВ их упаковывают в защитные приспособления (капсюль, капсюльная втулка, капсюль-детонатор, электродетонатор, взрыватель). Типичные представители иницирующих ВВ: гремучая ртуть, азид свинца, тенерес (ТНРС).

Бризантные ВВ. Чаще всего этот вид ВВ используют террористы. Ими снаряжают снаряды, мины, бомбы, ракеты, фугасы. Ими взрывают мосты, транспорт, людей.

Бризантные ВВ по их взрывным характеристикам делят на три группы:

- 1) повышенной мощности (гексоген, тэн, тетрил);
- 2) нормальной мощности (тротил, мелинит, пластит);
- 3) пониженной мощности (аммиачная селитра и ее смеси).

ВВ повышенной мощности более чувствительны к внешним воздействиям и поэтому их чаще применяют в смеси с флегматизаторами (веществами, понижающими чувствительность ВВ), а также в смеси с ВВ нормальной мощности для повышения мощности последних. Иногда ВВ повышенной мощности применяют в качестве промежуточных детонаторов.

Метательные ВВ. Это различные пороха — черный дымный, бездымные пироксилиновые и нитроглицериновые. К ним также относят различные пиротехнические смеси для фейерверков, сигнальных и осветительных ракет, осветительных снарядов, мин, авиабомб [43].

Все ВВ характеризуются определенными данными, в зависимости от которых решается вопрос о выборе вещества для решения тех или иных задач [34]. Наиболее существенные из них следующие:

1. Чувствительность к внешним воздействиям.
2. Энергия (теплота) взрывчатого превращения.
3. Скорость детонации.
4. Бризантность.
5. Фугасность.
6. Химическая стойкость.
7. Продолжительность и условия работоспособного состояния.
8. Нормальное агрегатное состояние.
9. Плотность.

Более полно свойства ВВ можно описать, используя все девять характеристик. Для понимания его мощности или силы можно ограничиться двумя характеристиками: бризантность и фугасность [43].

Бризантность — это способность ВВ дробить, разрушать соприкасающиеся с ним предметы (металл, горные породы и т.п.). Величина бризантности говорит о том, насколько быстро образуются при взрыве газы. Чем выше бризантность ВВ, тем больше оно годится для снаряжения снарядов, мин, авиабомб. Такое ВВ при взрыве лучше раздробит корпус снаряда, придаст осколкам наибольшую скорость, создаст более сильную ударную волну. С бризантностью напрямую связана характеристика — *скорость детонации* (насколько быстро процесс взрыва распространяется по ВВ). Измеряется бризантность в миллиметрах (мм). Это условная единица.

Фугасность — это работоспособность ВВ, способность разрушить и выбросить из области взрыва окружающие материалы (грунт, бетон, кирпич и т.п.). Данная характеристика определяется количеством образующихся при взрыве газов. Чем больше образуется газов, тем большую работу способно выполнить ВВ. Измеряется фугасность в кубических сантиметрах (см³). Фугасность является достаточно условной величиной.

В зависимости от области применения взрывчатые вещества подразделяются на четыре группы:

1. Иницирующие, используемые в капсюлях, электровоспламенителях, пиропатронах и других устройствах, предназначенных для возбуждения взрывчатого превращения зарядов бризантных ВВ, порохов и пиротехнических составов; характерная особенность иницирующих ВВ состоит в том, что для возбуждения их взрыва необходимо незначительное внешнее воздействие (удар, накол, нагрев и т.п.);

2. Бризантные, которые служат в качестве разрывных зарядов боевых частей средств поражения и в подрывных средствах; в отличие от иницирующих ВВ они обладают меньшей восприимчивостью к внешним воздействиям; основным видом взрывчатого превращения бризантных ВВ является детонация, которая вызывается обычно действием взрыва иницирующих ВВ (в зависимости от состава бризантных ВВ различают однородные химические соединения и взрывчатые смеси);

3. Пороха, используемые в качестве метательного средства в артиллерийском оружии, твердого топлива в ракетных двигателях, а также в вышибных зарядах кассетных боеприпасов и огневых цепях взрывателей; основным видом взрывчатого превращения порохов является горение (в зависимости от физической структуры пороха разделяются на две группы: смесевые и нитроцеллюлозные — бездымные);

4. Пиротехнические составы, применяемые для снаряжения пиротехнических средств (осветительных, трассирующих, ды-

мовых, зажигательных и т.п.), представляют собой механические смеси неорганических окислителей с органическими и металлическими горючими и цементирующими добавками.

Важнейшие представители иницирующих ВВ:

- ароматические нитросоединения — тринитротолуол (тротил, тол), тринитрофенол (пикриновая кислота), тринитроксиллол (ксилил) и другие;

- нитрамины — гексоген, октоген, тетрил;

- нитроэфиры — нитроглицерин, целлюлозы нитраты, пентаэритриттетранитрат (ТЭН);

- соли неорганических кислот — аммония нитрат, аммония перхлорат, свинца азид.

Большинство применяемых взрывчатых веществ представляют собой смеси (смесевые ВВ), в качестве компонентов которых используют как взрывчатые, так и невзрывчатые соединения. В последнем случае смеси содержат вещества, способные окисляться, или горючее (например, порошкообразный металл, древесная мука) и окислитель.

Примеры бризантных смесевых ВВ: октоген или гексоген и тротил; динамиты — нитроглицерин, нитроглицоль (диэтиленгликольдинитрат) и древесная мука; аммониты — NH_4NO_3 и нитросоединения; динамоны — NH_4NO_3 и древесная мука или другое органическое горючее; аммоналы — NH_4NO_3 с порошкообразным Al ; игданиты — NH_4NO_3 и дизельное топливо; жидкие смеси концентрированной HNO_3 или N_2O_4 с горючим.

Используются также смеси мощных иницирующих ВВ с флегматизаторами (парафин и другие легкоплавкие вещества), позволяющими улучшить технологические свойства ВВ, снизить их чувствительность к внешним воздействиям. В целях повышения безопасности применения бризантных ВВ в шахтах, опасных по пыли и газу, в их состав вводят пламегасители, или ингибиторы горения, обычно соли щелочных металлов (NaCl и другие вещества). Такие смеси называют предохранительными

взрывчатыми веществами (антигризутными). Их разновидности — селективндетонирующие ВВ, представляющие собой смеси NH_4Cl , NaNO_3 и нитроглицерина. Для эксплуатации зарядов при повышенных температурах (например, при разработке глубоких нефтяных скважин) применяют термостойкие ВВ, например, тринитробензол, октоген, диаминотринитробензол, гексанитростильбен.

Главное требование, предъявляемое к порохам (метательным ВВ) — надежная устойчивость горения в жестких условиях применения (быстро растущее давление до десятков и сотен

МПа, большие динамические перегрузки, перепады температуры). Оно удовлетворяется введением в смеси связующего вещества (полимера), благодаря которому получают монолитный высокопрочный нехрупкий заряд. В качестве метательных ВВ

в ствольных системах используют пороха на основе нитрата целлюлозы: пироксилиновые и баллиститы. В ракетных системах в основном применяют композиции, содержащие небольшое количество полимерного связующего, окислитель (главным образом NH_4ClO_4), горючее (алюминий), а иногда и мощные иницирующие ВВ; используют также баллиститы.

Иницирующие ВВ — гремучая ртуть и азид свинца. В случае малочувствительных ВВ иницирующие устройства содержат также небольшой промежуточный заряд бризантного ВВ. Для возбуждения горения порохов используют смеси гремучей ртути, свинца тринитрорезорцината или тетразена с добавками, повышающими чувствительность к механическому воздействию.

Ряд взрывчатых смесей на основе таких окислителей, как хроматы, дихроматы, хлораты, пероксиды, оксиды, нитраты металлов, в сочетании с горючими добавками применяют в пиротехнике. Мировое производство ВВ — несколько миллионов тонн в год. Первым взрывчатым веществом, примененным человеком, был дымный порох, изобретенный в Китае в VII веке. В Европе порох известен с XIII века.

Классификация взрывных процессов

Характер распространения и действия взрыва на окружающую среду в большой степени зависит от скорости взрывчатого превращения ВВ. Различают два типа взрывных процессов: горение и взрыв [33].

Горение — это процесс взрывчатого превращения, который протекает сравнительно медленно — обычно от долей сантиметра до нескольких сот метров в секунду. Скорость горения существенно зависит от внешних условий (давления, температуры и др.). С увеличением давления и температуры скорость может значительно возрасти. На открытом воздухе этот процесс не сопровождается сильным звуковым эффектом. В закрытом пространстве, где давление возрастает, процесс протекает интенсивнее, а образующиеся продукты горения совершают работу по метанию тел. Например, в качестве такого процесса могут служить горение пороха в камере орудия и метание пушечного снаряда. Горение является характерным видом взрывчатого превращения порохов, пиротехнических и зажигательных составов.

Взрыв по сравнению с горением представляет собой новую разновидность реакции взрывчатого превращения. Отличительными чертами взрыва являются: резкий скачок давления в месте взрыва, большая скорость распространения процесса, измеряемая тысячами метров в секунду, и слабая зависимость скорости распространения процесса от внешних условий. Характерной особенностью действия взрыва является резкий удар образующихся газов (продуктов взрыва) по окружающей среде, вызывающий дробление, сильные деформации и сотрясение материала этой среды на относительно небольших расстояниях.

Процесс взрыва существенно отличается от горения по характеру передачи от одного слоя к другому. При горении энергия от реагирующего слоя к соседнему невозбужденному слою ВВ передается путем теплопроводности, теплоизлучения

и конвективного теплообмена, а при взрыве — путем сжатия вещества ударной волной.

Одной из характеристик ВВ является скорость детонации. Детонацией называется взрыв, распространяющийся с постоянной и максимально возможной для данного ВВ и для данных условий скоростью. Детонация не отличается по характеру и сущности явления от взрыва и представляет собой его стационарную форму.

Взрыв является характерным видом взрывчатого превращения инициирующих и бризантных ВВ.

Необходимо отметить, что при определенных условиях горение может перейти во взрыв (например, горение ВВ в закрытом объеме) и наоборот (например, при неполной детонации ВВ).

Характеристики взрывчатых веществ

Основными характеристиками ВВ являются: чувствительность, стойкость, теплота взрыва, бризантность и фугасность.

Чувствительность — способность ВВ к взрывчатым превращениям под влиянием внешних воздействий. Внешнее воздействие, результатом которого является взрывчатое превращение, называется начальным или инициирующим импульсом. Численной мерой чувствительности ВВ служит минимальная величина начального импульса, которая требуется для возбуждения их взрыва. Инициирование взрыва в заряде ВВ может быть произведено различными способами: нагреванием, механическим воздействием (ударом, трением), электрическим разрядом, энергией взрыва другого ВВ.

В соответствии с этим различают следующие виды начальных импульсов: тепловой, механический, электрический, взрывной (детонационный). Наибольшее влияние на чувствительность ВВ оказывают плотность заряда и примеси. С увеличением плотности заряда чувствительность уменьшается. Примеси, которые повышают чувствительность, называются сенсibilизаторами. К ним относят: мелкое стекло, песок, ме-

таллический порошок и другие вещества, частицы которых имеют острые грани, обладают высокой твердостью и температурой плавления. Примеси, понижающие чувствительность взрывчатых веществ, называются флегматизаторами. В качестве флегматизаторов ВВ применяются парафин, воск, вазелин и другие вещества, которые способны покрывать поверхность кристаллов взрывчатых веществ тонкой эластичной пленкой. Чувствительность является одной из самых важных характеристик ВВ, которая определяет возможность и условия их практического использования.

Стойкость — это способность ВВ сохранять свои свойства в условиях длительного хранения. Под действием влаги, колебаний температуры, химических превращений ВВ могут изменять свои физико-химические и взрывчатые свойства. ВВ являются относительно малоустойчивыми химическими соединениями, поэтому в процессе хранения они разлагаются. Изменение химической структуры зарядов ВВ можно обнаружить после нескольких лет хранения в обычных условиях, но скорость химического разложения ВВ зависит от температуры заряда. При повышении температуры на 10 °С скорость разложения увеличивается в два-три раза. Химическое разложение ВВ сопровождается выделением тепла, которое при высокой температуре заряда может явиться причиной теплового взрыва.

Тепловой взрыв происходит, если скорость тепловыделения при реакции разложения будет превышать скорость отвода тепла во внешнюю среду. Чтобы оценить способность ВВ выдерживать воздействие высоких температур, применяется специальная характеристика, которая называется термостойкостью взрывчатого вещества. *Термостойкость ВВ* — продолжительность пребывания заряда под воздействием определенной температуры без теплового взрыва.

Теплота взрыва — это количество тепла, которое выделяется при взрыве 1 кг ВВ. Чем больше теплота взрыва, тем больше

его разрушающее действие. У ВВ, применяемых для изготовления разрывных зарядов, теплота взрыва находится в пределах 3,5—7,5 млн джоулей на 1 кг вещества.

Бризантность — способность ВВ к местному разрушающему действию, которое является результатом резкого удара продуктов взрыва. Бризантное действие проявляется лишь на близких расстояниях от места взрыва, где давление продуктов взрыва достаточно велико. Из-за бризантного действия происходит измельчение, пробивание или дробление среды, соприкасающейся с зарядом ВВ.

Фугасность — способность ВВ к разрушающему действию из-за расширения продуктов взрыва до сравнительно невысоких давлений и прохождения по среде ударной волны. Фугасное действие проявляется в форме раскалывания и отбрасывания среды, в которой происходит взрыв. Непосредственное воздействие продуктов взрыва на окружающую среду и находящиеся в ней предметы проявляется при взрыве в воздухе на расстояниях от центра взрыва, не превышающих 10—12 радиусов сферического заряда.

В табл. 2.1 приведены две характеристики нескольких типов ВВ. Можно сделать вывод, что для различных целей подходят различные ВВ, например, для взрывных работ в грунте (в шахте, при устройстве котлованов, разрушении ледяных затворов и т.п.) больше подойдет взрывчатое вещество, обладающее наибольшей фугасностью, а бризантность подойдет любая.

Таблица 2.1

Характеристики взрывчатых веществ

Взрывчатое вещество	Фугасность	Бризантность
Гексоген	490	24
Тротил	285	19
Пластит	280	21
Аммонит 6ЖВ	360	14

Для снаряжения снарядов, в первую очередь, необходима высокая бризантность и не столь важна фугасность. Из табл. 2.1 видно, что для устройства котлована в земле лучше подойдет аммонит, а для снаряжения снарядов — пластит.

Взрывные устройства, применяемые при террористических актах

При проведении террористических актов очень часто применяются устройства, которые получили название взрывоопасных предметов.

Взрывоопасный предмет (ВОП) — это вещество или устройство, способное при определенных условиях (наличие источника инициирования, возбуждения и т.п.) быстро выделять химическую, электромагнитную, механическую и другие виды энергии.

Взрывоопасные предметы подразделяются на штатные и самодельные. К штатным ВОП относятся взрывные устройства, произведенные в промышленных условиях и применяемые в армии, правоохранительных органах или промышленности. К ним принадлежат:

- авиационные бомбы (авиакассеты, разовые бомбовые связки, зажигательные баки и др.);
- ракеты (боеголовки);
- снаряды систем залпового огня;
- выстрелы и снаряды полевой, самоходной, танковой и зенитной артиллерии;
- минометные выстрелы и мины;
- противотанковые и противопехотные мины;
- патроны авиационных пулеметов и пушек;
- патроны стрелкового оружия;
- ручные гранаты;
- морские боеприпасы (снаряды боевой и корабельной артиллерии, торпеды, морские мины и пр.);
- инженерные боеприпасы;

- взрывчатые вещества;
- химические и специальные боеприпасы;
- некоторые другие устройства, содержащие взрывчатые вещества.

При проведении террористических актов могут применяться вышеперечисленные штатные взрывоопасные предметы, которые были найдены на местах боевых действий, похищенные или приобретенные в результате незаконных сделок с лицами, осуществляющими их хранение или эксплуатацию.

Штатные взрывоопасные предметы имеют характерный внешний вид, в основном хорошо известный населению по телепередачам, книгам, личному опыту службы в армии и т.д. По наружному очертанию большинство из них имеют головную (конусную, шарообразную или цилиндрическую), среднюю и хвостовую части (у авиабомб, ракет и минометных мин еще имеются стабилизаторы — лопасти для лучшей ориентации в полете). Головная часть, как правило, оснащена взрывателем.

В местах боевых действий нередко еще обнаруживаются авиабомбы, артиллерийские снаряды, минометные, противотанковые и противопехотные мины, ручные гранаты и другие ВОП. По истечении определенного периода времени часть взрывоопасных предметов выходит на поверхность в результате хозяйственной деятельности человека и воздействия сил природы.

Находящиеся в толще земли боеприпасы поднимаются на ее поверхность со средней скоростью около 2 см в год. Под влиянием смены температур и атмосферных осадков в снарядах, минах, авиабомбах и других взрывоопасных предметах, пролежавших длительное время в земле, произошли изменения, в связи с чем они представляют большую опасность для населения данных районов.

Самодельные взрывоопасные предметы — это взрывные устройства, изготовленные кустарно, а также доработанные штатные ВОП. Самодельные взрывоопасные предметы отличаются большим разнообразием типов взрывчатого вещества и

предохранительно-исполнительных механизмов, формы, веса, радиуса поражения, порядка срабатывания и т.д. Их особенностью является непредсказуемость прогнозирования момента и порядка срабатывания взрывного устройства, а также мощность взрыва.

Самодельные взрывоопасные предметы террористы зачастую маскируют под вполне безобидные предметы, начиняя их взрывчатыми веществами.

Существует ряд признаков, которые позволяют иногда обнаружить самодельные взрывоопасные предметы:

- бесхозные или не характерные для окружающей обстановки;
- наличие в конструкции штатных боеприпасов;
- элементы, остатки материалов, не характерные для данного предмета или местности;
- признаки горения;
- звук работы часового механизма;
- запах горючих веществ;
- наличие у предмета устройства, напоминающего радиоантенну;
- натянутая проволока или шнур;
- выделяющиеся участки свежевырытой или засохшей земли (на даче);
- следы ремонта, участки стены с нарушенной окраской (в квартире).

Для проведения террористических актов в некоторых случаях используются радиоуправляемые фугасы, которые приводит в действие террорист-наблюдатель с безопасного для него расстояния.

Для проведения массовых террористических актов с гибелью людей и сильных разрушений часто применяется минирование транспортных средств взрывчатыми веществами.

Поражающее действие взрывоопасных предметов в большинстве случаев заключается в воздействии воздушной ударной волны и осколков. Ударная волна от взрыва поражает людей, технику

и элементы строений (зданий) в зависимости от веса взрывчатого вещества, свойств корпуса взрывоопасного предмета, расстояния до места взрыва, геометрической формы и материала строения, рельефа местности и многих других факторов.

Необходимо иметь в виду, что узкие проходы городов, населенных пунктов (улицы, дворы, коридоры и т.п.) или просеки в лесу, проходы в ущельях и горах значительно усиливают поражающее воздействие ударной волны. Также необходимо знать, что различные преграды (густой лес, парк, холм, прочная стена, строение, земляной вал и т.п.) уменьшают ударное действие воздушной волны.

Осколки, которые разлетаются при взрыве, поражают людей, технику и повреждают элементы строений (зданий) в зависимости от мощности взрыва, вида подрыва, наличия осколков в составе взрывоопасного предмета, рельефа местности и других факторов. Радиусы поражения людей осколками намного превосходят радиусы поражения взрывной волной.

Лица, которые совершили противоправные действия по незаконному приобретению, хранению, изготовлению, хищению, сбыту и применению взрывоопасных предметов, а также проведению террористических актов, несут ответственность согласно действующему законодательству Российской Федерации.

Способы и средства взрывания

Взрывание зарядов ВВ может осуществляться огневым или электрическим способом.

Огневой способ применяется для взрывания одиночных зарядов ВВ или для одновременного взрывания серий зарядов, когда взрыв одного из них не может повредить другого заряда или другой серии [45].

При огневом способе взрывание зарядов осуществляется зажигательной трубкой, состоящей из капсюля-детонатора (КД) и огнепроводного шнура. Зажигательные трубки промышленного

производства (ЗТП) с огнепроводным шнуром в пластиковой оболочке поступают в готовом комплекте или изготавливаются в войсках.

Для взрывных работ применяется КД № 8-А, представляющий собой открытую с одного конца цилиндрическую алюминиевую гильзу, в нижней части которой запрессовано бризантное ВВ повышенной мощности (тетрил, ТЭН, гексоген), а сверху — инициирующее ВВ (азид свинца и тенерес). Заряд КД прикрывается сверху алюминиевой чашечкой с круглым отверстием в центре, закрытым шелковой сеткой. Могут также применяться КД № 8-М, 8-С, 8-Б, имеющие соответственно медную, стальную или бумажную гильзу с латунной или медной чашечкой, а в качестве инициирующего ВВ — гремучую ртуть. В капсюлях-детонаторах этого типа отверстия чашечек могут не иметь прикрывающей сетки.

Огнепроводный шнур (ОШ) предназначен для возбуждения взрыва КД в зажигательных трубках и воспламенения зарядов дымного пороха. Он состоит из пороховой сердцевины с одной направляющей нитью и ряда внутренних и наружных оплеток и оболочек. Наружный диаметр шнура 5—6 мм.

Изготавливается огнепроводный шнур трех видов: в пластиковой оболочке (ОШП) серовато-белого цвета; двойной асфальтированный (ОШДА) темно-серого цвета; асфальтированный (ОША) темно-серого цвета.

Шнуры ОШП и ОШДА применяются при проведении взрывных работ под водой и в сырых местах. Шнур ОША может применяться только при работе в сухих местах, где его увлажнение исключается. Огнепроводный шнур всех типов хранится в бухтах по 10 метров. Скорость горения огнепроводного шнура в воздухе составляет приблизительно 1 см/с; под водой огнепроводный шнур горит несколько быстрее, чем на воздухе.

Стандартные ЗТП обычно бывают с продолжительностью горения 50, 150 и 300 с. Все трубки герметичны, могут

применяться для взрыва в воде. Их воспламенение производится терочными или механическими воспламенителями [45].

Электрический способ взрывания применяется для одновременного взрыва нескольких зарядов или для производства взрыва в точно установленное время.

Для взрывания зарядов электрическим способом необходимы электродетонаторы, провода, источник тока, проверочные и измерительные приборы.

Электродетонатор ЭДП состоит из КД № 8-А и электровоспламенителя, собранных в гильзе. Электродетонатор ЭДП-р отличается от электродетонатора ЭДП наличием муфты с резьбой, посредством которой они сочленяются с зарядами и шашками ВВ, имеющими запальные гнезда с резьбой.

Основные характеристики электродетонаторов:

- сопротивление в холодном состоянии — 0,9—1,5 Ом;
- расчетное сопротивление в нагретом состоянии (при взрыве) — 2,5 Ом;
- минимальный воспламеняющий ток — 0,4 А;
- минимальный расчетный ток для взрывания одиночного детонатора — 0,5 А при постоянном и 1,0 А при переменном токе;
- для взрывания последовательно соединенных детонаторов расчетный ток принимается равным 1,0 А при постоянном и 1,5 А при переменном токе.

Основным проводом, применяемым при производстве взрывных работ, служит саперный провод с изолированной медной жилой. Применяются одножильные (СП-1 и СПП-1), двухжильные (СП-2 и СПП-2) саперные провода. Характеристики саперных проводов приведены в табл. 2.2.

Для того чтобы выполнить взрывание зарядов электрическим способом, применяется конденсаторная подрывная машинка КПМ-1. Характеристики подрывной машинки представлены в табл. 2.3.

Таблица 2.2

Характеристики саперных проводов

Тип провода	Сечение жилы, мм ²	Конструкция жилы	Конструкция изоляции	Наружные размеры, мм	Сопротивление 1 км жилы, Ом	Вес 1 км провода, кг	Усилие разрыва, кг
Одножильный СП-1	0,75	7 медных проволок диаметром 0,37 мм	Двухслойная резиновая оплетка	Диаметр 4,5	25	30	30
Двужильный СП-2	2×0,75	То же	То же	4,5×8,5	25 (одной жилы)	60	40
Одножильный СПП-1	0,5	7 медных проволок диаметром 0,3 мм	Светотермостойкий полиэтилен толщиной 0,5—0,65 мм	Диаметр 2,25	37,5	8	Не менее 23
Двужильный СПП-2	2×0,5	То же	То же	Свит из двух проводов СПП-1	37,5 (одной жилы)	16	Не менее 45

Характеристики подрывной машинки

Наименование взрываемых электродетонаторов	Способ соединения	Наибольшее допускаемое ко- личество электро- детонаторов, шт	Общее допускаемое сопротивле- ние сети, Ом
Электродетонаторы с платино-иридиевым мостиком (ЭДП и ЭДП-р)	Последова- тельно	100	350
	Параллельно	5	15
Электродетонаторы с нихромовым мостиком (ЭД-8-Э и ЭД-8-Ж)	Последова- тельно	100	300
	Параллельно	4	15

Для проверки проводимости (исправности) проводов, электродетонаторов и электровзрывных сетей, а также для приближенного измерения их сопротивления используется малый омметр М-57.

Для непосредственного производства взрыва монтируется электровзрывная сеть (сеть проводов с присоединенными к ним электродетонаторами). На практике обычно применяется электровзрывная сеть с последовательным соединением электродетонаторов.

Электровзрывной сетью называется совокупность электродетонаторов с проводами, соединяющими их между собой и с источником тока или минной станцией.

Электровзрывная сеть состоит из магистральных, соединительных, концевых и участковых проводов (рис. 2.1).

Детонирующий шнур — это устройство для передачи детонации зарядам взрывчатых веществ, иногда используется в качестве самостоятельного заряда.

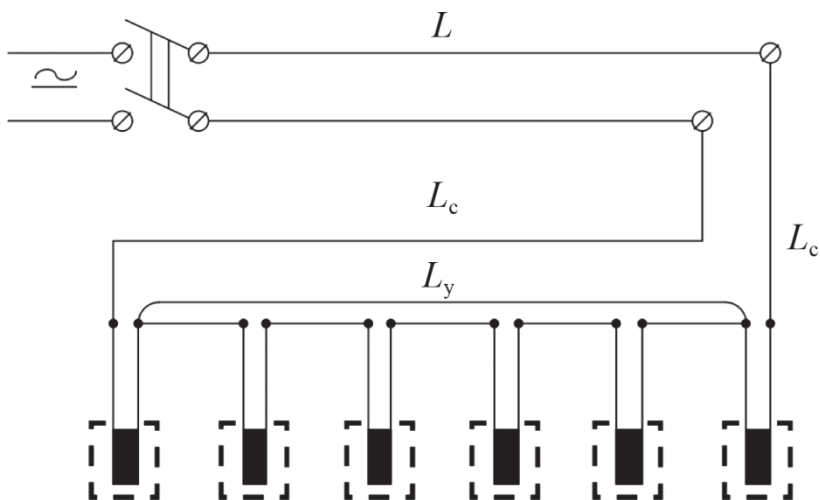


Рис. 2.1. Схема электровзрывной сети:

L , L_c , L_y — длина магистральных, соединительных и участковых проводов соответственно

Детонирующий шнур (ДШ) применяют для одновременного взрывания групп зарядов взрывных веществ при всех практикуемых в настоящее время методах ведения взрывных работ. Скорость детонации — 7000 м/с. Взрывается зажигательной трубкой с КД, электродетонатором или зарядом ВВ. На концах ДШ, вставляемых в заряды, как правило, должны быть КД, которые надеваются так же, как и на ОШ при изготовлении зажигательных трубок. ДШ может быть использован для бескапсюльного взрывания. В заряд пластичного ВВ в этом случае вдавливается отрезок ДШ, сложенный в 4—5 рядов без пересечения. Шашки прессованного тротила взрываются, если их обернуть в 4—5 рядов ДШ, плотно прилегающих между собой и к граням шашки.

ДШ режут на отрезки необходимой длины чистым и острым ножом на деревянной подкладке, предварительно раскатав всю бухту или часть ее так, чтобы от места разреза до неразвернутой части бухты было не меньше 10 м. После каждого разреза

следует очищать остатки шнура (крошки ВВ) с подкладки и шнура, ножа. Отрезать ДШ, вставленный в КД, запрещается. ДШ состоит из взрывчатой сердцевины и защитной оболочки красного или другого отличительного цвета. Сердцевина ДШ содержит мощное легкодетонирующее с высокой скоростью взрывчатое вещество (обычно тетранитропента-эритрит, в термостойких ДШ — гексоген, октоген и др.), которое способно создавать необходимый инициирующий импульс. Оболочкой ДШ служит нитяная оплетка, теплоизолированная снаружи мастикой, или полиэтиленовая (реже полихлорвиниловая) трубка. Детонирующий шнур в нитяной оболочке маловодостоек (выдерживает замочку в течение 12 часов), в полиэтиленовой оболочке обладает водостойкостью в течение 30 суток при гидростатическом давлении 30 МПа. Различают детонирующие шнуры нормальной мощности (сердцевина содержит 12—14 г/м взрывчатых веществ), маломощные (3—6 г/м), усиленные (20—40 г/м) и высокомошные (100—140 г/м). Наружный диаметр ДШ нормальной мощности 5—7 мм, маломощных — 3—4 мм, усиленных — 7—9 мм, высокомошных — 10—12 мм. ДШ нормальной мощности используют на многих видах взрывных работ, маломощные — для коммутации взрывных сетей и внутрискважинного замедления детонации зарядов, усиленные — для непосредственного инициирования протяженных зарядов в шпурах и скважинах, высокомошные — в качестве самостоятельных оконтуривающих зарядов [48].

Безотказное взрывание ДШ может быть обеспечено только при правильном соединении взрывной сети. Соединение отрезков детонирующего шнура при выходе из зарядов взрывных веществ может производиться последовательно (рис. 2.2а), параллельно (рис. 2.2б) и пучком (рис. 2.2в). Отрезки ДШ переплетают между собой и присоединяют их к магистральным проводам только внакладку или способами, указанными в инструкции, находящейся в ящике с ДШ. Соединение внакладку должно быть

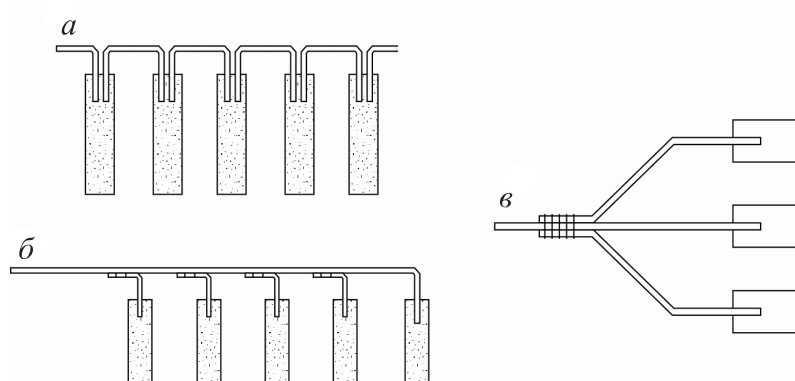


Рис. 2.2. Соединение сети при взрывании детонирующим шнуром:
a — последовательное; *б* — параллельное; *в* — пучковое

выполнено по длине не менее 10 см. При этом шнуры должны плотно прилегать один к другому, скрепить их можно изоляционной лентой, тесьмой или шпагатом [44].

Для возбуждения детонации ДШ применяют зажигательную трубку или электродетонатор. Запрещается применение капсюлей-детонаторов в качестве оживителей. В местах присоединения отрезков ДШ к магистральному шнуру не должно быть острых углов, перегибов, скруток. Шнуры ответвления должны быть присоединены к магистральному шнуру так, чтобы направление распространения детонации по шнуру ответвления совпадало с направлением распространения детонации по магистральному шнуру.

Существенными техническими преимуществами способа взрывания с помощью ДШ являются:

- резкое уменьшение опасности работ по поражению и особенно по ликвидации отказов благодаря отсутствию в зарядах опасных в обращении капсюлей-детонаторов и электродетонаторов;
- относительная простота выполнения взрывов;
- возможность одновременного взрывания больших групп зарядов;

– удобство применения для взрывания рассредоточенных зарядов.

Недостатки способа взрывания детонирующим шнуром:

- невозможность инструментальной проверки доброкачественности взрывной сети непосредственно перед взрывом;
- необходимость сочетания с другим способом взрывания для первичного возбуждения взрыва сети ДШ.

Мгновенным называется взрывание, при котором все заряды или группа зарядов взрываются одновременно. Мгновенное взрывание осуществляется с помощью электродетонаторов мгновенного действия или одной серии электродетонаторов короткозамедленного действия, а также с помощью детонирующего шнура, если заряды расположены близко друг от друга. При короткозамедленном взрывании заряды или группы зарядов взрываются с таким интервалом времени, что действие последующего заряда или их группы на взрываемую среду начинается раньше, чем прекратилось действие предыдущих. Верхним пределом коротких интервалов замедлений считается 150—200 м/с, нижним — 10—25 м/с.

2.2. Инженерные, технические средства и инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах железнодорожного транспорта, порядок их функционирования

Структура системы обеспечения транспортной безопасности

Федеральный закон «О транспортной безопасности» определил правовые основы транспортной безопасности, закрепив единый для всех видов транспорта системный подход к антитеррористической защите.

Структура системы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации: Минтранс России, Департамент транспортной безопасности и специальных программ → управления транспортной безопасности в подведомственных Минтрансу России федеральных агентствах и службе → специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности и субъекты транспортной инфраструктуры; контрольно-надзорные функции исполняет Ространснадзор (рис. 2.3).

Росжелдор — компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности в сфере железнодорожного транспорта (постановлением Правительства РФ от 22.04.2009 № 35 в Положение о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта внесены изменения, определяющие соответствующие полномочия). В июне 2009 г. в составе Росжелдора создано Управление транспортной безопасности. Проведена работа по укомплектованию подразделений транспортной безопасности во всех семи территориальных управлениях Росжелдора.

К компетенции Росжелдора в области обеспечения транспортной безопасности относятся пять функций (рис. 2.4):

- 1) утверждение результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- 2) утверждение планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- 3) аккредитация специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте;
- 4) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- 5) ведение реестра категорированных объектов.

Структура системы обеспечения транспортной безопасности для метрополитена принципиально должна соответствовать структуре такой же системы на железнодорожном транспорте.

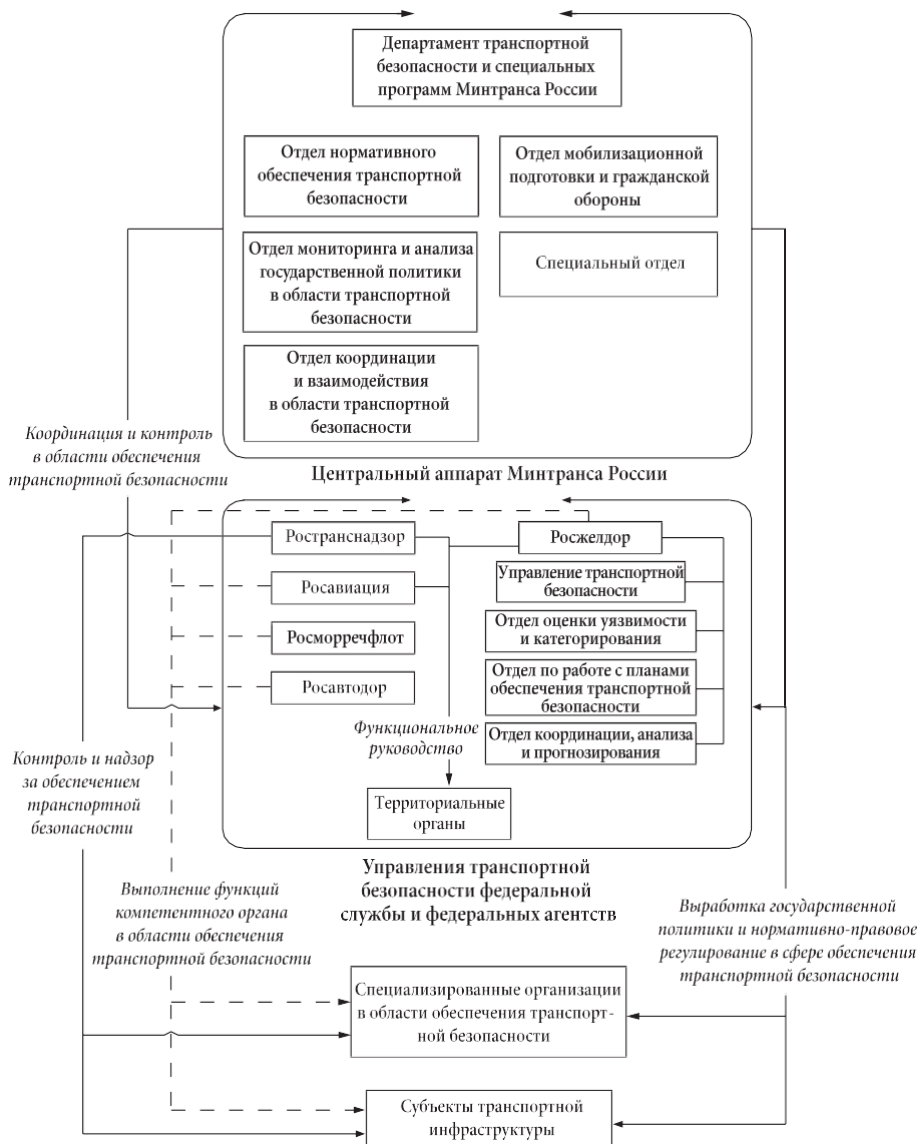


Рис. 2.3. Структура системы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации

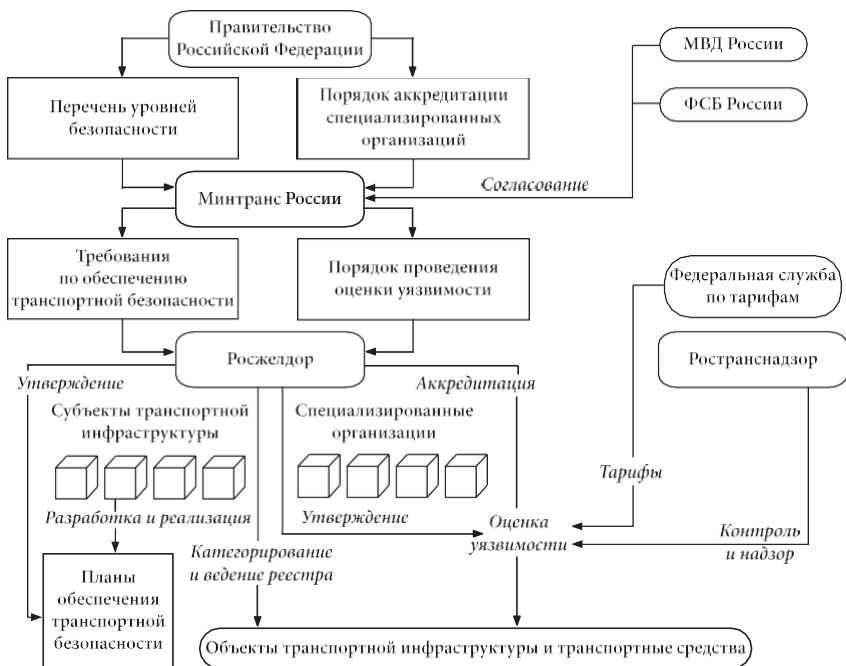


Рис. 2.4. Области обеспечения транспортной безопасности

До принятия решения о наделении Росжелдора функциями по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности метрополитена агентством проведены совещания в городах, располагающих собственными системами метро. На совещаниях обсуждались вопросы реализации требований Федерального закона «О транспортной безопасности» и разработки комплексной программы.

Субъекты транспортной инфраструктуры должны обеспечить соответствие мероприятий в рассматриваемой области, в том числе финансируемых за счет средств федерального бюджета, требованиям действующего законодательства по транспортной безопасности, что подразумевает проведение проектно-исследовательских работ для объектов, имеющих категорию по

транспортной безопасности, на основе утвержденных компетентным органом результатов оценки уязвимости объектов. Планы строительно-монтажных работ субъектов транспортной инфраструктуры должны быть взаимосвязаны с утвержденными планами транспортной безопасности объектов.

Несмотря на недостаток необходимой нормативно-правовой базы, работы по обеспечению транспортной безопасности должны проводиться и проводятся. В последующем результаты работ будут оценены с точки зрения принятых нормативных актов.

Указом Президента Российской Федерации от 31.03.2010 № 403 предусмотрено создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего в метрополитене и на других видах общественного транспорта и в этих целях — комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего в метрополитене и на других видах общественного транспорта, предусматривающей объединение сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и организаций, в полномочия которых входит решение вопросов по обеспечению безопасности на транспорте (далее — комплексная программа).

Комплексная программа включает в себя вместе с подпрограммами для других видов транспорта подпрограммы для метрополитена и железных дорог. Росжелдор подготовил предложения по концепциям подпрограмм «Метрополитен» и «Железнодорожный транспорт» (далее — подпрограммы). При подготовке предложений учтена позиция МВД, ФСБ, МЧС России, ФГУП «УВО Минтранса России», ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», ФГП ВО ЖДТ России, ОАО «РЖД», московского и других метрополитенов, остальных федеральных агентств.

В ходе совместной работы с департаментами Минтранса России и ФГУ «Ространсмодернизация» в предложения Росжелдора по показателям результативности, эффективности реализуемых

мероприятий и использования финансовых средств был внесен ряд изменений в соответствии с изменениями концепции построения самой комплексной программы.

В целях обеспечения формирования, развертывания и дальнейшего развития комплексной программы при подготовке обеих подпрограмм учтены возможные угрозы безопасности населения на транспорте, рассмотренные в концепции комплексной программы. Предлагается структурирование подпрограмм из составных элементов, аналогичных элементам комплексной программы. Подпрограммы имеют те же цели, задачи и принципы формирования, что и комплексная программа в целом.

В ходе разработки комплексной программы были уточнены приоритетные направления подпрограмм. В предлагаемых концепциях обеих подпрограмм рассматриваются задачи применительно к метрополитену и железнодорожному транспорту, разбитые на пять направлений, соответствующие направлениям комплексной программы.

Разделение на этапы реализации подпрограмм повторяет этапы реализации комплексной программы. Первым этапом предусматривалось оснащение наиболее уязвимых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств специализированными техническими средствами и устройствами до 31 марта 2011 г. — в соответствии с п. 16 Указа Президента. Затем должен быть подготовлен перечень объектов, в отношении которых будут проведены мероприятия по созданию Комплексной системы сроком до 1 января 2014 г.

При определении состава и перечня мероприятий, разделяемых на этапы, особое внимание, как для железных дорог, так и для метрополитена, уделено приоритетности реализации выбранных решений. К наиболее уязвимым объектам железнодорожного транспорта отнесены объекты, в отношении которых были совершены АНВ, в том числе на высокоскоростных линиях.

Для Росжелдора при реализации мероприятий подпрограмм особенно актуален принцип объединения сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов федерации, органов местного самоуправления и организаций, в полномочия которых входит решение вопросов обеспечения транспортной безопасности. Это связано с тесным переплетением железнодорожной инфраструктуры с объектами других видов транспорта, а организация необходимого взаимодействия напрямую касается субъектов федерации.

Одним из наиболее важных вопросов является обеспечение безопасности метрополитенов.

Применительно к метро рассмотрены фактически выполненные работы и финансовые затраты в рамках межведомственной комплексной программы мероприятий по совершенствованию антитеррористической защищенности метрополитена (на 2005—2007 гг.) и аналогичной программы на 2008—2010 гг. А также фактически выполненные работы и финансовые затраты, прошедшие главгосэкспертизу и не выполненные в силу различных причин мероприятия обеих программ в их пересчете на настоящее время. На проведенных межведомственных совещаниях до сведения руководителей региональных министерств и ведомств, городских администраций, муниципальных предприятий, включая метрополитены, и других причастных организаций доведен предлагаемый порядок финансирования, приняты решения в ускоренном порядке совместно проработать соответствующие предложения.

Финансовое обеспечение подпрограмм должно осуществляться из средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, бюджетов органов местного самоуправления, а также из собственных средств субъектов транспортной инфраструктуры.

Производится уточнение и корректировка предложений железных дорог и метрополитенов по объемам финансирования и

софинансирования мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

В части противодействия угрозам природного и техногенного характера могут быть приняты предложения других ведомств и одобрены соответствующие меры, которые, однако, должны быть взаимосвязаны с реализуемыми мероприятиями по обеспечению транспортной безопасности.

Современная техника охраны объектов транспортной структуры

Любой транспортный терминал является уникальным и очень сложным объектом. Комплекс технических средств безопасности должен включать различные системы: охранной сигнализации (в том числе и периметровой), пожарной сигнализации и автоматики, систему контроля и управления доступом, видеонаблюдения. Все перечисленные системы должны входить в состав одного интегрированного комплекса технических средств охраны транспортного терминала [46].

Немаловажную роль при создании комплекса технических средств безопасности играет и достаточно высокий уровень технической подготовленности криминальной среды в России. До недавнего времени отечественные предприятия, специализирующиеся на производстве охранной техники, выпускали приборы только узконаправленные — для пожарной или охранной сигнализации. Поэтому для создания комплексных систем безопасности использовались достаточно дорогостоящие и сложные импортные системы, зачастую не отвечающие специфическим российским требованиям.

Сегодня ситуация значительно изменилась. Отечественные специализированные предприятия ведут разработку и производят охранную технику, не уступающую по своим возможностям аналогичной импортной. В то же время наши приборы охраны полностью отвечают российским требованиям

безопасности и намного ниже по стоимости. Для производства охранной техники используется современная элементная база и автоматизированное оборудование поверхностного монтажа.

Система передачи извещений (СПИ) «Атлас-20». Из всего многообразия выпускаемых приборов можно выделить интегрированную систему для охраны крупных промышленных предприятий и объектов транспортной инфраструктуры, ядром которой является СПИ нового поколения «Атлас-20». Данная система передачи извещений позволяет в автоматическом режиме принять и передать на автоматизированное рабочее место оператора информацию от нескольких тысяч контролируемых объектов [46].

Информация может передаваться как по занятым телефонным линиям, не мешая разговорам абонентов, так и методом автодозвона, а также по радиоканалу. Для передачи информации используются специальные алгоритмы обработки цифровых сигналов, обеспечивающие высокую устойчивость системы к электромагнитным помехам, присущим объектам транспортной инфраструктуры.

Использование криптозащищенных сигналов делает невозможным вмешательство посторонних в работу системы, а это немаловажно для таких объектов. Интегрированная система, помимо СПИ «Атлас-20», включает комплекс средств пожарной сигнализации и автоматики на базе приборов серии «Радуга» и «Старт», систему охранной сигнализации на базе прибора «Аккорд-512» и систему контроля и управления доступом «Кронверк».

Радиоволновые извещатели «Фон-3» и «Линар». Любой транспортный узел — это довольно большие открытые площади с большой протяженностью периметра, который требует охраны. Осуществить физическую охрану таких больших площадей практически невозможно. Для охраны больших открытых площадок и периметров предприятие выпускает радиоволновые извещатели «Фон-3» и «Линар».

Внутриобъектовая охранно-пожарная радиосистема «Стрелец». Достаточно большая площадь объектов транспортной инфраструктуры, а также их разнесенность иногда затрудняют использование для охраны традиционных проводных систем. Для решения этой проблемы была создана внутриобъектовая охранно-пожарная радиосистема «Стрелец», которая позволяет оперативно и с наименьшими затратами построить систему охраны отдельного объекта и передать информацию на общий пульт управления интегрированным комплексом безопасности.

Контроль людей и их ручной клади на наличие диверсионно-террористических средств

В последние несколько лет в связи со значительными геополитическими и экономическими изменениями заметно возросла активность экстремистских организаций различного рода, которые все чаще прибегают к терроризму для достижения своих целей. Террористические акты стали составляющей нашей жизни и из гипотетической угрозы переросли в проблему, которая наиболее остро встает перед правоохранительными органами и службами безопасности Российской Федерации.

В связи с различными мерами, принятыми в последнее время, правоохранительным органам удалось уменьшить волну террористических актов, но, тем не менее, полностью решить эту проблему пока не удастся, так как на территории Российской Федерации и прилегающих к ней государств все еще остаются очаги напряженности, которые являются главной питательной средой терроризма.

Борьба с терроризмом — это важнейшая, многоплановая, но решаемая задача, требующая политических и экономических мер. Однако непосредственная борьба с терроризмом — это исключительное право правоохранительных органов. Одна из главных задач по выявлению планов и намерений террористов — пре-

сечение каналов получения оружия и взрывчатых веществ, выявление конкретных исполнителей террористических актов и контроль за потоками людей, грузов и почтовых отправок.

В настоящее время к диверсионно-террористическим средствам (ДТС) относятся:

- боевое огнестрельное оружие;
- взрывные устройства, как штатные (ручные гранаты, мины), так и самодельные;
- взрывчатые вещества (как основной элемент взрывных устройств), которые могут доставляться и пересылаться отдельно;
- радиоактивные вещества большой активности, приводящие к заболеванию в течение нескольких дней.

Возможность использования диверсионно-террористических средств против охраняемого объекта должна постоянно приниматься во внимание. Это диктуется тем колоссальным материальным и моральным ущербом, а, возможно, и жертвами, которые могут последовать в случае удачного их применения [36]. С помощью ДТС (огнестрельного оружия и взрывных устройств) захватывались самолеты, корабли, посольства, угрозам взрывов и взрывам подвергались правительственные учреждения, школы, банки, аэропорты. За много лет борьбы с терроризмом наиболее эффективно показали себя методы и технические средства, которые перекрывают каналы доставки ДТС к местам проведения террористических акций.

Основными каналами доставки ДТС следует считать:

- скрытый пронос людьми под одеждой или в ручной клади;
- скрытая доставка среди поступающих грузов;
- почтовый канал (взрывоопасные почтовые отправления).

Радиоактивные вещества могут быть доставлены на охраняемую территорию не только с диверсионными целями, но и случайно (например, загрязненная обувь, одежда и т.п.).

Кроме того, не следует исключать возможность попытки проноса в индивидуальных сейфах радиоактивных веществ (деля-

щихся материалов, радионуклидов), что может создать угрозу для здоровья персонала и посетителей.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что с целью предотвращения проноса различных видов ДТС в охраняемое здание, на охраняемую территорию или объект должен осуществляться контроль людей и их ручной клади на наличие взрывных устройств и огнестрельного оружия.

В зависимости от типа охраняемого объекта и принятого на нем пропускного режима могут контролироваться:

- пассажиры на транспорте;
- персонал учреждений;
- посетители или клиенты офисов и банков;
- зрители на культурно-массовых мероприятиях.

Несмотря на разнообразие перечисленных категорий людей и объектов, этот вопрос допускает общие подходы к его решению. Обычно для осуществления контроля людей, их багажа и ручной клади выполняются стационарные посты, на которых осуществляется проверка на наличие ДТС отдельно или совмещается с другими видами контроля. Оборудование проверочных постов на наличие ДТС включает установку специальных технических средств и организацию определенного порядка контроля и принятия решения.

Большое количество разных диверсионно-террористических средств, даже при рассмотрении отдельных их типов по таким характеристикам как габариты и масса, конструкции, входящим в их состав материалам, использование различных способов их сокрытия и камуфлирования, создает большие трудности в определении общих характерных признаков, по которым они обязательно могли бы быть определены специальной аппаратурой. Не существует универсального прибора, который позволяет решать сразу все задачи и выявлять все типы и разновидности диверсионно-террористических средств.

Более эффективным считается комплексный подход, основанный на оптимальном сочетании различных типов технических средств и организационных мероприятий.

Характерные особенности обнаружения скрытопроносимых диверсионно-террористических средств

Самым распространенным способом доставки диверсионно-террористических средств к месту проведения террористических акций является скрытый пронос под одеждой и в ручной клади. Наиболее часто этот способ используется для проноса огнестрельного оружия. Это связано с тем, что при человеке, готовящемся совершить террористический акт, должно быть огнестрельное оружие.

Все виды огнестрельного оружия в собранном и разобранном виде имеют хорошо известные и достаточно специфичные формы узлов и деталей. Но при этом их маскировка может вызвать затруднения при выявлении.

В этом отношении ярко определены два способа маскировки при ношении оружия: скрытное и специально скрытное.

Скрытное ношение оружия определяет незначительные требования к одежде и оружию. Основной отличительной чертой скрытного ношения является возможность иметь при себе не только маленькие, но и большие и мощные пистолеты.

Специально скрытное ношение оружия определяет более жесткие ограничения как на размер и тип оружия, так и на носимую одежду. При специально скрытном ношении оружие может быть спрятано под толстой одеждой, в отворотах ботинок или сапог.

Под одеждой или в ручной клади также могут доставляться взрывные устройства, с последующей установкой их на месте предполагаемого взрыва, и радиоактивные вещества. Все проносимые взрывные устройства, как штатные, так и самодельные, могут быть замаскированы под бытовые предметы. Маскировка не позволяет распознать взрывное устройство до момента сраба-

тивания и заставить объект поражения произвести с замаскированным устройством действия, которые приводят к взрыву. Действия с замаскированным взрывным устройством, приводящие к взрыву, являются естественными для тех предметов, под которые его маскируют. Специфика маскировки исходит из физического состояния применяемого взрывчатого вещества, конструктивного выполнения элементов самодельного взрывного устройства или штатных минно-подрывных средств.

В качестве камуфляжа (маскировки) самодельных взрывных устройств могут быть применены самые разнообразные предметы. Радиоактивные вещества могут быть доставлены в помещения в защитных контейнерах, выполненных из тяжелых металлов, либо без контейнеров, но так обычно бывает в случае, если лицо, проносящее радиоактивное вещество, не подозревает о его наличии у себя.

Таким способом проноса ДТС на охраняемый объект могут воспользоваться различные категории людей, которые имеют доступ на этот объект. В общем случае они создают потоки людей через контрольно-пропускные посты. В определенных случаях эти людские потоки могут формироваться различным образом.

Основными характеристиками потоков людей являются:

- установленная производительность прохода;
- характер одежды (в верхней, без верхней);
- степень ограничений на ручную кладь;
- наличие других видов контроля (например, пропускного).

Для проверки людей на наличие у них ДТС под одеждой или в ручной клади наиболее часто используется гласный контроль. Технология гласного контроля в настоящее время достаточно хорошо и полно разработана, она допускает осуществление контроля потоков людей фактически с любыми параметрами перечисленных выше характеристик. Существует достаточно большой арсенал технических средств, которые реализуют разные методы, обеспечивающие эффективность контроля.

Существуют также методы и аппаратура негласного контроля, возможности которых в значительной степени ограничены.

Чтобы организовать контроль потоков людей необходимо, в первую очередь, знать параметры указанных выше их характеристик. Исходя из характеристик потока, определяют порядок контроля, выбор и количество технических средств, количество и квалификацию обслуживающего персонала.

Изучение контролируемых потоков людей и условий, в которых этот контроль осуществляется, включает следующие вопросы:

- характерные особенности планировки проходов;
- распределение плотности потоков во времени в течение дня;
- классификация проносимой ручной клади и предметов личного пользования;
- определение уровня электромагнитных помех в местах установки аппаратуры;
- определение величины естественного фона радиоактивного излучения.

В процессе изучения производится сбор необходимых статистических данных, на основании которых определяются качественные и количественные параметры характеристик потоков [36].

Необходимо учитывать, что аппаратура обнаружения оружия, существующая в настоящее время, построена на электромагнитных методах, и поэтому необходимо часто проводить оценочные измерения уровней электромагнитных помех.

Повышенный уровень помех может быть связан с прохождением в стенах и полу силовых кабелей, с близким расположением силовых щитов, компьютерных сетей и т.д.

Целью оценочных измерений является не только выяснение уровня помех, но и, в случае необходимости, определение способов их устранения или выбор для аппаратуры места, где влияние установленных источников помех было бы минимальным.

Такое постоянное исследование контролируемых потоков людей и условий контроля получило название *«ситуационный анализ»*.

По результатам ситуационного анализа делается заключение по следующим вопросам:

- планировка места проведения контроля (его ширина, площадь под аппаратуру, возможность выделения зон «до контроля» и «после контроля» и т.д.);
- характер одежды контролируемых людей (есть верхняя одежда и головные уборы или нет), характер и статистика наиболее часто встречающихся предметов личного пользования и ручной клади;
- наличие мест с высоким уровнем электромагнитных помех и их источники;
- необходимость проведения одновременно с контролем на наличие ДТС других видов контроля, например проверки пропусков.

На основании этого существует возможность разработки проекта оборудования места для контроля наличия ДТС под одеждой людей и в их ручной клади со следующими заданными параметрами: производительность контроля, вероятность обнаружения ДТС и ложной тревоги, техническая оснащенность, количество и квалификация персонала.

***Типовые подходы к оборудованию пунктов
контроля людей и их ручной клади
на наличие диверсионно-террористических средств***

Посты контроля людей на наличие диверсионно-террористических средств под одеждой и в ручной клади могут быть постоянными и временными. Их число обычно определяется количеством независимых потоков людей, которые подлежат контролю (например, если организованы отдельные входы для посетителей и клиентов с одной стороны, и сотрудников — с другой, то необходимы два поста контроля: по одному для каждого потока).

Характер постов контроля определяется периодичностью проверок (постоянно, периодически, эпизодически) и условиями, в которых их приходится организовывать.

В табл. 2.4 приводится перечень технических средств, с помощью которых обеспечивается проверка людей и ручной клади на наличие диверсионно-террористических средств.

Контроль людей и их ручной клади должен осуществляться независимо. Практически всегда организуется два параллельных друг другу потока, имеющих определенные точки пересечения. Для осуществления контроля людей на наличие оружия и взрывных устройств под одеждой используются стационарные и ручные металлообнаружители.

Наиболее распространенным техническим средством досмотра ручной клади являются рентгеновские интроскопы. Также могут быть применены малодозовые рентгентелевизионные интроскопы. Через металлообнаружитель, установленный стационарно, человек должен проходить без ручной клади. Датчики стационарного радиометра наиболее оптимально устанавливать прямо на входе, когда человек имеет ручную кладь при себе. При срабатывании стационарного датчика источник излучения обнаруживается при помощи поискового сигнализатора излучения.

Для обнаружения взрывчатых веществ, как на человеке, так и в ручной клади используется одна и те же аппаратура — детекторы паров взрывчатых веществ. При организации пунктов контроля необходимо учитывать взаимное влияние приборов друг на друга, а также влияние на работу аппаратуры внешних помех. Некоторые модели стационарных металлообнаружителей нельзя использовать более одного на посту контроля без специальной доработки. Эту особенность необходимо учитывать при оборудовании постов на большие потоки людей. Также существует возможность взаимного влияния друг на друга ручных и стационарных металлообнаружителей при их совместном использовании.

Таблица 2.4

**Основные характеристики
специальных технических средств
для поста контроля людей и ручной клади**

№ п/п	Специальное техническое средство	Основные технические характеристики
1	Стационарный металлообнаружитель арочного типа	Зона контроля: высота — 2000 мм; ширина — 800 мм; глубина — 500 мм. Скорость прохода — до 1 м/с. Питание от сети однофазного тока напряжением 220 В. Потребляемая мощность 30 ВА
2	Стационарный рентгенотелевизионный интроскоп	Габаритные размеры просматриваемой ручной клади: 500×400×350 мм. Питание от сети однофазного тока напряжением 220 В. Потребляемая мощность — 1500 ВА
3	Стационарный пороговый сигнализатор гамма- и бета-излучений	Порог срабатывания — 30–60 мкР/с. Питание от сети переменного тока — 220 В. Потребляемая мощность — не более 10 ВА
4	Детектор паров ВВ типа МО1	Чувствительность по TNT 10^{-13} г/см ³ . Масса в рабочем положении — 2 кг. Электропитание автономное — 12 В
5	Ручной металлообнаружитель	Электропитание автономное — 9 В. Дальность срабатывания на ПМ — 15 см
6	Портативный поисковый сигнализатор гамма- и бета-излучения	Локализация источника излучения, создающего экспозиционную дозу от 30 до 100 000 мкР/час на расстоянии 30 см. Питание от батарей

Взаимное влияние рентгеновской аппаратуры стационарных металлообнаружителей можно устранить правильным выбором их взаимного расположения. Внешние помехи для металлообнаружителей в первую очередь создают источники сильных электромагнитных полей (линии передачи импульсных электрических сигналов, силовые трансформаторы, магнитные переключатели и т.п.) и находящиеся на достаточно близком расстоянии крупные металлические предметы.

Общая схема расположения аппаратуры стационарного поста контроля приведена на рис. 2.5. Временный пост контроля может отличаться по составу от стационарного всего лишь заменой стационарной аппаратуры на переносную или портативную. Выбор

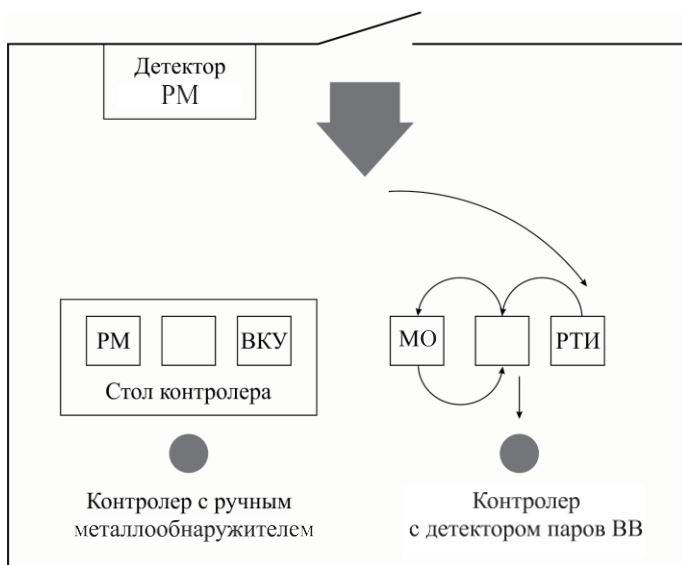


Рис. 2.5. Расположение аппаратуры стационарного поста контроля:

РМ — радиометр; МО — металлообнаружитель;
РТИ — рентгеновский интроскоп; ВКУ — видео-
контрольное устройство РТИ

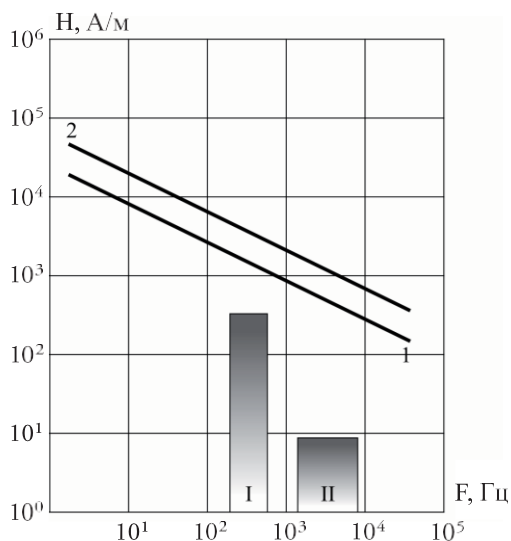


Рис. 2.6. Данные по эффективному и предельному уровням вредного воздействия на человека

технических средств для контролируемых постов и направление использования этих средств определяются двумя факторами: эффективностью и минимальностью возможного ущерба контролируемому объекту. Указанными факторами объясняется в основном применение электромагнитных методов и устройств. Перечисленные выше факторы достаточно эффективно выявляют под одеждой огнестрельное оружие и крупные металлические предметы, они обладают избирательностью по отношению к металлическим предметам личного пользования и не причиняют вреда здоровью контролируемого человека.

Опубликованные итальянской компанией «CEIA» данные по эффективному (прямая 1) и предельному (прямая 2) уровням вредного воздействия на человека электромагнитных полей низкой частоты приведены на рис. 2.6. Отмеченные на графике участки I и II относятся соответственно к уровням

воздействия, создаваемым отечественной аппаратурой («Поиск-3») и аппаратурой фирмы «CEIA». Видно, что уровни воздействия поисковой аппаратуры намного ниже тех, которые, по данным фирмы «CEIA», могут нанести вред здоровью людей.

Рентгеновская аппаратура в настоящее время применяется для проверки ручной клади, упаковок, багажа и подобных объектов. Последние разработанные образцы такой техники создают минимальные дозовые нагрузки на объект обследования, которые не влияют на кинофотоматериалы, химические и лекарственные препараты. Для наиболее лучших образцов рентгеновских интроскопов — это меньше 100 мкР за одно обследование. Другие типы используемой на посту контроля аппаратуры (детекторы паров ВВ и радиометры) являются пассивными и не воздействуют на контролируемый объект и могут быть использованы для проверки людей и их ручной клади. Эффективность детекторов паров взрывчатых веществ в большей мере зависит от характера объекта обследования, внешних условий и квалифицированности действий по отбору проб газа. Правильный и точный учет всех объективных и субъективных факторов позволяет реализовать высокую чувствительность современной аппаратуры. Лучшие образцы этой техники позволяют обнаруживать пары тротила, имеющие концентрацию в воздухе 10^{-10} г/см. На правильность и эффективность работы детекторов паров взрывчатых веществ оказывают влияние температура воздуха и влажность. Для учета влияния внешних помех на работу приборов и их взаимного влияния друг на друга необходимо правильно выбрать место поста контроля и спланировать размещение входящих в него технических средств. Выбор типов и количества средств для поста контроля осуществляется, как уже отмечалось выше, исходя из характеристик потоков людей, которые предполагается контролировать [36].

Все эти вопросы должны рассматриваться в комплексе и взаимосвязи. Можно, например, ограничиться меньшим количеством

технических средств, приняв организационные меры по формированию контролируемого потока людей.

Существует возможность обойтись без рентгеновской техники, вводя ограничения на ручную кладь, или уменьшить количество стационарных металлообнаружителей, выделив из всего потока определенную часть людей, подлежащих контролю (посетителей, временный персонал и т.д.). На рис. 2.7 в качестве возможного примера приведена схема размещения аппаратуры и порядок движения ручной клади и людей для поста контроля без рентгенотелевизионного интроскопа.

Одним из наиболее возможных способов контроля людей на наличие у них диверсионно-террористических средств можно называть негласный контроль. Для того чтобы проводить негласную

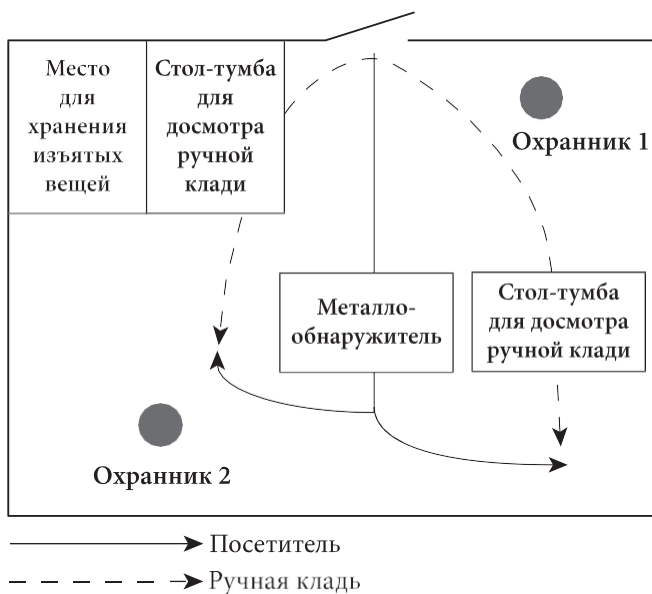


Рис. 2.7. Размещение аппаратуры и порядок движения ручной клади и людей для поста контроля без рентгенотелевизионного интроскопа

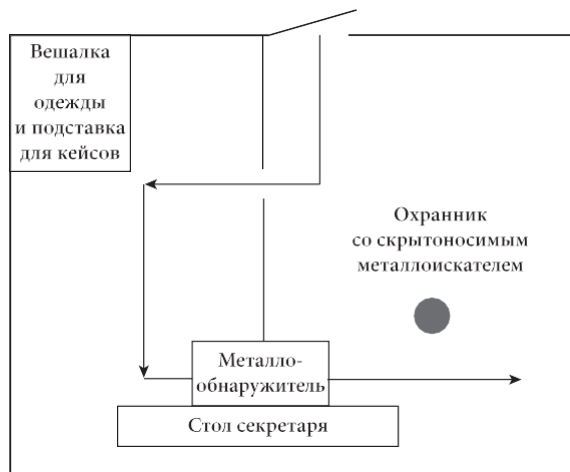


Рис. 2.8. Размещение оборудования на посту негласного контроля и схема маршрута через него

проверку, пост контроля оборудуется специальной аппаратурой, которая маскируется под предметы интерьера. И дополнительно, в месте контроля, необходимо обеспечить строго заданный маршрут движения. Тип ручной клади при контролируемом человеке тоже должен быть ограничен визиткой, дамской сумочкой, папкой для бумаг. На рис. 2.8 приведена примерная схема размещения оборудования такого поста и схема маршрута через него. В качестве дополнения к стационарному металлообнаружителю используются портативные металлоискатели, скрытно размещаемые на теле персонала поста контроля.

Порядок действий при обследовании людей и их ручной клади на наличие ДТС

Контроль производится на наличие у посетителей или сотрудников огнестрельного, холодного оружия, взрывных устройств,

радиоактивных источников под одеждой или в проносимой ручной клади. Рекомендуемый состав аппаратуры следующий:

- стационарный рентгенотелевизионный интроскоп (РТИ);
- стационарный металлообнаружитель;
- стационарная система радиационного контроля;
- ручной металлоискатель;
- портативный детектор паров взрывчатых веществ;
- портативный радиометр.

На входе контролируемый человек направляется сотрудником охраны к РТИ для контроля ручной клади. Содержимое контролируемой ручной клади наблюдается на видеоконтрольном устройстве, установленном на столе дежурного. Затем контролируемый следует к стационарному металлообнаружителю. Ручная кладь оставляется на предметном столике рядом с металлообнаружителем, а человек проходит через его арку. Если нет срабатывания стационарного металлообнаружителя и ручная кладь не вызывает подозрений, то посетитель следует во внутренние помещения. Если ручная кладь вызвала подозрения, то производится более тщательный ее досмотр с помощью ручного металлоискателя и детектора паров взрывчатых веществ. Если сотрудник поста контроля считает, что такой досмотр недостаточен, он предлагает хозяину открыть ручную кладь и предъявить предмет, вызвавший подозрения. При срабатывании на посетителя стационарного металлообнаружителя человек также должен быть дополнительно досмотрен с помощью детектора паров взрывчатых веществ и ручного металлоискателя. Эти приборы позволяют выявить на теле посетителя точное местонахождение предмета, вызвавшего их срабатывание. После чего охранник должен потребовать предъявить этот предмет. Стационарная система радиационного контроля устанавливается непосредственно на входе и постоянно контролирует радиационную обстановку. Если при появлении очередного посетителя эта система покажет увеличение

радиационного фона, то с помощью портативного радиометра необходимо убедиться, что причиной увеличения фона явился именно этот посетитель.

В случае если у посетителя подтверждено наличие источника радиоактивности, то он должен быть задержан для выяснения обстоятельств и передачи компетентным органам. Подозрительной принято считать ручную кладь, на рентгеновском изображении содержимого которой обнаруживаются элементы, характерные для взрывных устройств, или имеются не просвечиваемые участки. В табл. 2.5 приводится перечень составных частей взрывных устройств.

Если обнаружена подозрительная на взрывоопасность ручная кладь, то существует необходимость получить подробные разъяснения у хозяина этой клади. Если поведение хозяина ручной клади вдруг покажется подозрительным, он должен быть задержан до прибытия представителей компетентных органов.

Если возникла опасная ситуация, то руководство службы охраны должно немедленно связаться с ближайшим отделением полиции или со специализированным подразделением и по их указанию передать всю имеющуюся информацию.

До тех пор пока не прибыли специалисты по обнаружению и обезвреживанию взрывных устройств, ручная кладь считается взрывоопасной. Необходимо закрыть доступ в опасную зону, границы которой определяются с учетом конкретных условий из расчета обеспечения максимального удаления от взрывоопасного объекта.

Не следует:

- трогать, перемещать или передвигать ручную кладь;
- накрывать ее;
- оставаться рядом с ней;
- пользоваться поблизости радиооборудованием;

Таблица 2.5

Перечень составных частей взрывных устройств

№ п/п	Название	Вид	Назначение
1	Боевая часть	Сосредоточенная масса ВВ от нескольких грамм до сотен	Поражение получателя
2	Средство инициирования	Электровоспламенитель, капсюль-воспламенитель, электродетонатор, детонатор	Детонация или поджог ВВ боевой части
3	Взрыватель (исполнительное устройство)		Передача воздействия на средство инициирования
3.1	механический ударник		
3.2	электромеханический замыкатель с источником тока		
4	Камуфляж	Конверт массой от 15 до 500 г, вложения бытовых предметов	Скрытые ВВ и ВУ от визуального опознавания

– создавать любые акустические, тепловые колебания или сейсмоколебания вблизи подозрительной ручной клад.

Задача по организации контроля людей и их ручной клад на наличие ДТС не единственная в обеспечении безопасности охраняемого объекта. При этом почти всегда существуют еще несколько каналов, по которым ДТС скрытно доставляются

для проведения диверсий. Взрывные устройства, радиоактивные вещества и огнестрельное оружие могут пересылаться по почте, провозиться в грузах.

Комплексный подход к обеспечению безопасности всех охраняемых объектов подразумевает организацию контроля на всех возможных каналах попадания на них ДТС. В противном случае усилия только по контролю людей и их ручной клади могут быть сведены на нет.

Все возможные каналы доставки ДТС к месту предполагаемого террористического акта в настоящее время достаточно изучены. Разработана и создана аппаратура, которая обеспечивает эффективный контроль, также разработаны технологии проверки на каждом из каналов мест сокрытия ДТС, используемых для их доставки или хранения.

С годами накоплен статистический материал по характерным признакам разных типов диверсионно-террористических средств, выделяющим их на фоне сопутствующих или маскирующих предметов.

Всесторонне подготовленная и оснащенная современной техникой служба охраны способна обеспечить безопасность охраняемого объекта от использования против него ДТС.

Современные технологии досмотра пассажира

Главной задачей при перевозках различными видами транспорта является предоставление пассажирам комплексной системы безопасности, которую можно разделить на две составляющие:

- 1) досмотр всех сотрудников и посетителей, призванный решать задачу фильтрации нежелательных (с точки зрения безопасности) пассажиров и их багажа;
- 2) обеспечение движения транспорта согласно маршруту и расписанию в полном объеме.

Для решения первой составляющей в настоящее время используются разные досмотровые системы, некоторые из которых

возможно применять для поиска наркотиков и других запрещенных к перевозке веществ и предметов. Все технические и специальные средства для предрейсового досмотра пассажиров, применяющиеся в настоящее время, подразделяют на следующие основные классы:

- металлоискатели;
- устройства радиационного контроля;
- системы телевизионного и визуального контроля;
- системы и средства контроля и управления доступом;
- детекторы взрывчатых и наркотических веществ;
- рентгеновские системы досмотра багажа (интроскопы) и пассажира.

Если попытаться разобраться в основных характеристиках различных систем проведения предрейсового и послерейсового досмотров, то можно оценить необходимую модель. Для этого необходимо рассмотреть существующие возможности различных аппаратных средств систем досмотра багажа и пассажира с точки зрения обеспечения террористической безопасности. Оборудование, включенное в вышеперечисленные классы устройств, отличается принципами работы и конструктивным исполнением. При разработке систем досмотра в настоящее время применяются самые современные достижения науки и техники. Все аппаратные средства выполнены на основе современных технологий и дизайна, в них используются перспективные комплектующие, и все изделия сертифицированы в России. По своим характеристикам российские разработки не уступают западным аналогам, а по критерию «цена—качество—функциональные возможности» значительно превосходят. Однако при выборе той или иной досмотровой системы решающим фактором является не заложенный в ней принцип работы, а то, насколько эта система удовлетворяет следующим требованиям:

- гарантированное обнаружение запрещенных к проносу предметов и веществ;

- нанесение минимально возможного ущерба контролируемому объекту;
- отсутствие ложных сигналов тревоги, вызванных предметами личного пользования;
- отсутствие ложных сигналов тревоги, вызванных внешними помехами различной природы;
- надежность оборудования;
- высокая пропускная способность.

Металлоискатели. В настоящее время наиболее распространены технологии досмотра пассажиров стационарными и ручными металлоискателями. Они позволяют обнаруживать разные виды холодного и огнестрельного оружия, гранаты, металлические детали взрывных устройств, контейнеры с радиоактивными веществами и другие запрещенные к перевозке и проносу металлические предметы. У стационарных металлоискателей антенны имеют различную конструкцию, а тип намагничивающего поля — гармонический либо импульсный. Чтобы обеспечить однородность намагничивающего поля в зоне прохода и повысить избирательность (способность отличать оружие от предметов личного пользования), почти во всех применяемых современных металлодетекторах используются системы из нескольких передающих и приемных катушек.

Стационарные модели металлоискателей изготавливаются стандартной и повышенной чувствительности. Металлоискатели стандартной чувствительности применяются в основном для поиска оружия и в идеале не должны реагировать на предметы личного пользования, другими словами должны обладать хорошей селективностью. Металлоискатели повышенной чувствительности используются для обнаружения малогабаритных металлических предметов на теле человека или в его одежде. И такой показатель, как селективность, у таких металлоискателей не оценивается, так как размеры объектов поиска равноценны или даже меньше, чем у предметов личного пользования. Ручные металлоискатели

используются для определения местоположения металлических предметов на теле человека, который прошел процедуру досмотра после обнаружения этих предметов стационарным металлоискателем. При незначительном потоке людей досмотр может осуществляться только с помощью ручного металлоискателя, при этом вероятность обнаружения запрещенных к проносу предметов существенно снижается. Основной недостаток всех металлоискателей — это нечувствительность к таким предметам как оружие, изготовленное из керамики и пластмасс, стеклянные капсулы с взрывчатыми и наркотическими веществами. В таком случае требуется процедура обязательного тактильного досмотра.

Устройства радиационного контроля. Одним из наиболее важных и эффективных элементов в комплексе мероприятий по обеспечению транспортной безопасности является непрерывный радиационный мониторинг с целью не допустить несанкционированного перемещения ядерных элементов через контролируемые пункты. Ядерные элементы выявляются по их гамма- и нейтронному излучению. Совместно с металлоискателями используются пешеходные радиационные мониторы, потому что только в этом случае можно предотвратить пронос радиоактивных веществ, укрытых в защитный металлический контейнер, который поглощает гамма-излучение, из-за этого досмотр вещей, находящихся при пассажирах, рекомендуется осуществлять в два этапа. Сначала выполняется поиск запрещенных для проноса металлических предметов, затем — проверка человека на наличие ядерных материалов.

Прибор «Спектр» — это единственное отечественное комбинированное средство досмотра, которое совмещает в себе функции металлоискателя и радиационного монитора. Он выполнен в виде П-образного портала, в боковых стойках которого размещаются чувствительные элементы металлоискателя и детекторы ионизирующего излучения, которые в состоянии фиксировать даже самые незначительные следы ядерных материалов.

Контроль осуществляется в режиме свободного прохода без остановки людей в зоне контроля. Пассажиры, которые вызывают подозрение при прохождении, будут дополнительно проверяться инспектором досмотра. Однако после установки этого оборудования ручному ощупыванию будет подвергаться гораздо меньше людей.

Системы телевизионного и визуального контроля. Системы видеонаблюдения поиска и досмотра необходимы для решения широкого спектра задач по обеспечению безопасности и в первую очередь, для контроля потока людей и грузов. Телевизионное изображение достоверно предоставляет информацию о ситуации на территории охраняемого объекта, о поведении и индивидуальных особенностях нарушителя. Скрытое наблюдение позволяет оператору зрительно контролировать ситуацию и видеть, каким способом нарушитель совершил проникновение на территорию охраняемого объекта, и осуществлять наблюдение за его действиями.

Телевизионная камера — «глаза» системы охранного телевидения. От выбора камеры зависит, какое изображение на экране видеомонитора будет видеть оператор. Одно из самых эффективных решений с технической и экономической точки зрения — это организация контроля с помощью цифровых систем видеонаблюдения и с использованием цифровых каналов для передачи видеоизображений. Рекомендуется использовать датчики или обнаружители движения для определенных видеоканалов, передающих изображение особо важных помещений с контролируемым доступом и территорий охраняемого объекта, где не должно быть движения людей, либо движение осуществляется в течение определенного времени. Такой механизм работы видеосистемы позволит исключить человеческий фактор в пунктах досмотра, и при такой системе все действия оператора и систем видеонаблюдения фиксируются. Запись информации может осуществляться непрерывно или по расписанию. Оцифрованное видеоизображе-

ние может практически передаваться на любые расстояния и без потерь качества. При осуществлении наблюдения за обстановкой на территории охраняемого объекта в контролируемых пунктах должно быть установлено два и более видеомонитора с целью отображения текущей обстановки на охраняемом объекте и для отображения всех происходящих событий. Устройства контролирующих систем программируют таким образом, чтобы при срабатывании любого датчика системы, связанного с камерой, изображение с телекамеры сразу же выводилось на экран дополнительного «тревожного» видеомонитора.

Системы и средства контроля и управления доступом (СКУД). Системы цифрового видеонаблюдения обычно интегрируются с системами контроля и управления доступом. Это позволяет фиксировать всех входящих в отдельном архиве [39]. Используемые в настоящее время системы контроля передвижений не только пассажиров, но и всего контингента граждан, прибывающих в охраняемый объект, намного увеличивают эффективность систем обнаружения. Несмотря на применяемые системы контроля, сотрудники, имеющие необходимые полномочия, должны в рабочее время чувствовать себя свободно и иметь возможность перемещаться по зданию или территории без препятствий. Этот вопрос легко решается при помощи системы СКУД — это совмещение систем досмотра и сигнализации, аппаратуры контроля и управления доступом, систем наружного и внутреннего видеонаблюдения в единый комплекс технических средств физической защиты. При этом необходимо обеспечивать удаленный контроль состояния этих систем из единого диспетчерского центра.

Использование системы видеонаблюдения частично освобождает сотрудников охраны от монотонной работы по идентификации, предоставляя им необходимое время на выполнение основных задач по охране территории и защите сотрудников и пассажиров охраняемого объекта от преступных посягательств.

Для защиты особо важных объектов рекомендуется следующий состав системы и средства контроля и управления доступом:

- устройства идентификации доступа (идентификаторы и считыватели);
- устройства контроля и управления доступом (контроллеры);
- устройство центрального управления системой СКУД (компьютер);
- исполнительные устройства системы, устанавливаемые на входах в закрытые зоны и в ответственные помещения.

Почти все устройства идентификации доступа считывают и сопоставляют информацию, зафиксированную на распознавателях разного типа, а также определяют права людей и транспорта на перемещение в зоне охраны. Места, где напрямую осуществляется контроль доступа, обязательно оборудуют считывателем, устройством исполнения и различными необходимыми средствами управления доступом.

Идентификатор — это предмет, на который занесена кодовая информация с помощью специальной технологии, способная подтвердить полномочность прав его владельца, служащего для управления доступом в охраняемую зону.

Считыватель — это электронное устройство, которое предназначено для считывания кодовой информации с идентификатора и преобразования ее в определенный стандартный формат, передаваемый в контроллер с целью анализа и принятия решения. Разработанные в последнее время биометрические модели считывателя, в которых идентификация производится по каким-либо индивидуальным физическим признакам владельца, фактически полностью исключают возможность несанкционированного доступа в стерильную зону.

Детекторы взрывчатых и наркотических веществ. Используемые современные детекторы взрывчатых и наркотических веществ представляют собой газоанализаторы второго поколения, которые позволяют обнаруживать микроскопические частицы

взрывчатых веществ, спрятанных на теле человека, проходящего через створ детектора. Такая система является дополнением к металлоискателям, обеспечивая при этом максимальную безопасность охраняемых объектов. Принцип действия такого устройства следующий: вошедший человек обдувается потоками воздуха, которые после обдува поступают в тестовый отсек установки, и через определенный период времени (это несколько секунд) на экране выводятся результаты анализа на присутствие частиц взрывчатого вещества (гексоген, нитрат аммония, тринитротолуол, динамит и др.). Принцип работы детектора основан на технологии спектрометрии ионной подвижности, что позволяет определять сверхмалые количества детектируемых веществ, спрятанных на теле человека. В дальнейшем работникам службы безопасности необходимо произвести дополнительную проверку. Детекторы взрывчатых и наркотических веществ можно настраивать на работу с новыми различными видами опасных веществ с помощью замены программного кода, что существенно расширяет его функциональные возможности и увеличивает срок службы.

Самый простой российский газоанализатор позволяет выявлять следы взрывчатых веществ даже на документах, предъявляемых для досмотра. Этот прибор разработан на базе современной передовой технологии, в основе которой лежит принцип нелинейной зависимости подвижности ионов от напряженности электрического поля. Такая технология позволила создать особо чувствительный прибор, который способен определять присутствие паров взрывчатых веществ в режиме реального времени при их концентрации в воздухе порядка $10\text{--}13\text{ г/см}^3$. Для осуществления работы детектора нет необходимости в использовании специального газоносителя и предварительной калибровки. В отличие от других применяемых систем подобного назначения прибор компактен, прост в эксплуатации, может быть встроен в существующие терминалы

в охраняемых объектах и таможенных, а также на участках с интенсивным движением, обеспечивая быструю проверку пассажиров с тем же эффектом обнаружения взрывчатых веществ.

Рентгеновские системы досмотра багажа (интроскопы).

Одной из главных задач выполнения предрейсового досмотра является своевременное предупреждение и пресечение возможности проникновения на транспортное средство лиц с оружием, боеприпасами, веществами и предметами, которые могут быть применены в качестве орудия нападения на пассажиров с целью их захвата или могут явиться причиной чрезвычайного происшествия. Решение этой задачи неплохо реализуют современные высокотехнологические рентгентелевизионные сканеры для досмотра ручной клади и багажа. Цифровой рентгенографический двухэнергетический сканер осуществляет автоматическое присвоение цветов материалам с различной атомной массой, это помогает оператору свободно распознавать объекты и предметы внутри багажа. Эти приборы безошибочно определяют и выявляют взрывчатые вещества, керамические и органические предметы. Технические характеристики позволяют осуществить качественный и быстрый досмотр ручной клади, не давая возможности провозить запрещенные предметы. Хорошее качество изображения и достаточно большой набор функций позволяют очень быстро выявлять взрывчатые устройства, любое металлическое и неметаллическое оружие, наркотики, поскольку все эти предметы окрашены в различные цвета. Также существует возможность использования этой установки в автоматизированных линиях систем безопасности и контроля.

Системы персонального досмотра пассажира своевременно должны справляться с большим пассажиропотоком. Технология радиолокационного сканирующего портала может быть использована в качестве дополнительного элемента предрейсового досмо-

тра пассажиров. Она помогает обнаруживать спрятанные на теле человека опасные предметы, запрещенные к перевозке, бесконтактным способом. Работа этой системы в терагерцевом диапазоне электромагнитного спектра основана на голографировании и позволяет обнаружить скрытые на теле человека предметы из металла, дерева, керамики, пластмассы и других материалов. Излучаемый сигнал этой системы имеет очень низкий уровень мощности и является абсолютно безвредным, а активные миллиметровые волны отражаются от нее, не проникая через кожу человека. В каждый установленный сканер входят: досмотровая камера — два вращающихся массива антенн, которые являются источниками и приемниками радиочастотных сигналов; контрольная электроника; компьютер для обработки сигналов. Одной из наиболее важных особенностей сканера является высокая пропускная способность. Каждое сканирование занимает примерно 2 с. Технологическое оснащение оборудования дает возможность дистанционно управлять процессом досмотра с пункта контроля. Проверка включает анализ полученных данных, при этом требует вмешательства контролера, так же как и при процедуре обязательного тактильного досмотра. Предметы, находящиеся внутри человека, данный аппарат не определяет. При использовании аппарата в предрейсовом досмотре пассажира нужно обеспечить профессиональную подготовку личного состава, так как определение предмета по изображению, полученному при помощи сканера, требует достаточного опыта и тренировки. Например, мокрый платок или потная рубашка не дают возможности определить что-либо на мониторе.

Применение только электромагнитных металлоискателей для досмотра пассажиров и рентгенографических систем для досмотра багажа уже не обеспечивает требуемого уровня безопасности. Первостепенно это касается осуществления качественного досмотра в аэропортах и пунктах таможенного

контроля на границе. Одна из главных проблем — возможность совершения террористических актов с использованием керамического холодного оружия и пластиковой взрывчатки.

В современных условиях орудия и предметы терроризма выполняются из неметаллических материалов и скрываются под одеждой и в естественных полостях тела (например, перевозка наркотиков осуществляется в проглоченных капсулах). Наиболее новым средством бесконтактного досмотра все чаще становятся цифровые сканирующие системы, работа которых основана на использовании рентгеновского излучения. Такие системы обладают наиболее высокой надежностью и вероятностью обнаружения.

Система рентгеновского контроля (СРК) наиболее часто устанавливается в аэропортах, хотя может быть применена и в других объектах транспортной инфраструктуры. При этом во время досмотра человек не испытывает неудобств и не освобождается от имеющихся у него металлических предметов и мобильных телефонов. По изображению на экране монитора легко определяется расположение и идентифицируются любые предметы, в том числе и пластиковые. Чтобы пройти СРК, пассажир должен постоять 5 секунд в досмотровом пространстве. СРК позволяет выполнить процедуру досмотра наиболее качественно, деликатно и с большой экономией времени для пассажиров.

Безопасные для здоровья и чрезвычайно низкие уровни гамма-излучения позволяют гарантированно обнаруживать ампулы с наркотиком, металлическое и керамическое оружие, а также другие опасные предметы и предметы контрабанды, проносимые на теле человеком. Бесконтактный рентгеновский досмотр обеспечивает соблюдение этических аспектов досмотра некоторых категорий пассажиров, которые в силу религиозных и иных причин предпочитают не снимать обувь или не проходить тактильный досмотр. Кроме того, использование сканера в зонах кон-

троля ускоряет процесс прохождения пассажирами процедуры досмотра. Доза, которую человек получает при сканировании на СРК, составляет 0,5 мкЗв. Таким образом, облучение, которому подвергается человек на СРК, незначительно на фоне естественного радиационного излучения.

СРК — это один из наиболее эффективных способов персонального досмотра, который позволяет, не прибегая к телесному контакту, получать на экране изображение высокого разрешения, дающее возможность быстро и качественно распознавать предметы как органического, так и неорганического происхождения.

Сравним с СРК системы аналогичного назначения.

Scannex (ЮАР) — в 3 раза более высокая доза облучения. В 2 раза больше время сканирования. Более высокая цена (500 тыс. долл.).

Conpass (Беларусь) — в 3 раза более высокая доза облучения. Нет защиты окружающих от рассеянного излучения. Менее удобная транспортировка обследуемого. В 2,5 раза больше время сканирования. Высокая цена (250 тыс. долл.).

Secure 1000 (США) — человека не просвечивают, а «ощупывают» его поверхность узким «карандашным» лучом сначала спереди, затем сзади. Пространственное разрешение в 10 раз хуже. Время сканирования в 3 раза больше, так как необходимо сделать поворот «кругом» в середине процедуры обследования. Не видны предметы, проглоченные или спрятанные в естественных полостях тела. Неясно, как искать что-то под плотной одеждой или в обуви. Цена — 110 тыс. долл.

Номо-Scan — размер поля сканирования 2000×800 мм. Детектор сцинтиллятор + фотодиоды, пространственное разрешение 3,8×3,8 мм, доза облучения 1 мкЗв. Время сканирования 5 с. Очень большие геометрические искажения по вертикали, особенно в верхней части тела. Плохо видны предметы, спрятанные в обуви.

Какие бы досмотры пассажиров, багажа и вещей, находящихся при пассажирах, ни проводились, они не должны увеличивать продолжительность обслуживания пассажиров и отражаться на их комфорте. Поэтому необходимо в положенный срок выполнять замену технических средств досмотра пассажиров, а также использовать наиболее современные технологии при создании пунктов досмотра пассажиров и багажа, чтобы не только в кратчайший период времени фиксировать угрозы по фактам террористической опасности, но и предотвращать их.

2.3. Средства защиты и взрывозащитное оборудование

Взрывозащитные средства

Средство взрывозащиты — конструктивное и (или) схемное решение для обеспечения взрывозащиты электрооборудования.

Специальный взрывозащитный комплект ЭТЦ-11 предназначен для обеспечения безопасности специалиста, производящего обезвреживание взрывных устройств, при несанкционированном взрыве заряда взрывчатого вещества до 5 кг тринитротолуола (ТНТ) в стальном цилиндрическом корпусе толщиной до 4 мм на расстоянии 4 м.

В состав комплекта входят: складной щит с навесной противоосколочной защитой, легко перемещаемый оператором; манипуляторное устройство, обеспечивающее перемещение взрывоопасных предметов, перерезание крепежа взрывного устройства, доставку средств разрушения взрывного устройства и т.д.; легкий взрывозащитный костюм; транспортная укладка для обеспечения сохранности и транспортировки составных частей комплекта. Характеристики взрывозащитного комплекта ЭТЦ-11 представлены в табл. 2.6.

Взрывозащитный костюм ЭТЦВ-12 обеспечивает безопасность оператора при взрыве 4 кг ТНТ на расстоянии 4 м и защиту от осколочного воздействия ручных гранат всех типов

**Технические характеристики
взрывозащитного комплекта ЭТЦ-11**

Характеристика	Значение
Расстояние до обезвреживаемого ВУ, м	4
Тропиловый эквивалент ВУ, не более, кг	5
Количество типов сменных механизмов манипулятора	5
Габариты складного щита, м	1,7×0,6×0,2
Масса щита, кг	90

(включая РГО). Костюм укомплектован двумя манипуляторами со сменными исполнительными механизмами пяти типов (различные типы схватов и резак для перерезания проводов), обеспечивающими выполнение необходимых операций на расстоянии до 1,5 м. Костюм может применяться при обезвреживании взрывных устройств, установленных в стесненных условиях, в том числе в общественном наземном транспорте, самолетах и т.д. Вес комплекта не более 65 кг.

***Средства разрушения (обезвреживания)
взрывоопасных объектов***

Комплект для обезвреживания взрывных устройств ЭТЦ-5 предназначен для обезвреживания взрывных устройств (ВУ) методом их разрушения на отдельные невзрывоопасные части. В состав комплекта входят: взрывные кумулятивные разрушители (КР); устройство для установки и крепления разрушителей в трех взаимно-перпендикулярных плоскостях; защитное устройство, исключающее поражение окружающей обстановки, и специальные укладки для обеспечения сохранности и безопасности транспортировки составных частей комплекта.

ЭТЦ-5 позволяет эффективно обезвреживать (разрушать) ВУ, закамуфлированные в различные предметы и упаковки и содержащие высокочувствительные ВВ (типа А91, пластиты, ТГ). Одним из достоинств разрушителя является возможность обезвреживания (благодаря быстрдействию) неизвлекаемых мин-ловушек. Модуль кумулятивного разрушителя представляет собой пенопластовую панель, в которой размещены микрокумулятивные заряды и линейный заряд взрывчатого вещества. Инициирование модуля осуществляется от электродетонатора. Комплект рассчитан на использование, как в городских условиях, так и внутри административных и жилых зданий. Технические характеристики комплекта ЭТЦ-5 представлены в табл. 2.7.

Таблица 2.7

**Технические характеристики комплекта
для обезвреживания взрывных устройств ЭТЦ-5**

Характеристика	Значение
Толщина пробиваемой стальной пластины на расстоянии 10—20 см, мм	8
Максимальные габариты разрушаемого предмета, не более, мм	450×350×350
Количество одновременно используемых модулей	до 4
Время установки, не более, с	30
Габариты модуля кумулятивного разрушителя, мм	280×210×44
Масса модуля, не более, кг	0,8
Масса комплекта без упаковки, кг	25

**Технические характеристики
универсального ствольного разрушителя ЭТЦВ-14**

Характеристика	Значение
Габариты конструкции (длина×ширина×высота), м	4,4×1,2×1,5
Полная масса, т	2,75
Диаметр люка, м	0,6

Универсальный ствольный (калибр 23 мм) разрушитель ЭТЦВ-14 служит для оперативного дистанционного (на расстояниях 0,5—5 м) разрушения ВУ и упаковок, подозрительных на содержание ВУ (пакеты, сумки, кейсы, прочные ящики, газовые баллоны и т.п.). Используются 5 типов боеприпасов: жидкость, полиэтиленовая граната, стальная дробь, стальной шарик, металлический стержень.

ЭТЦВ-14 предназначен для исследований и уничтожения взрывных устройств и взрывчатых веществ с массой до 1 кг ТНТ, в том числе и в металлических осколочных оболочках. Ресурс — не менее 500 взрывов. Камера оснащена комплектом съемных механизмов для безопасной разборки и разделки (развинчивание, сверление, разрезка) взрывоопасных объектов в полости камеры. Технические характеристики ЭТЦВ-14 представлены в табл. 2.8.

Специальное взрывозащитное оборудование

Контейнеры серии ЭТЦ относятся к специальному взрывозащитному оборудованию. Они предназначены для безопасного хранения и транспортировки взрывоопасных устройств и веществ. Контейнеры гарантируют полное отсутствие бризантного, фугасного и осколочного воздействия на лиц, находящихся

в непосредственной близости от контейнеров, при взрыве в них взрывных устройств или взрывчатых веществ различной массы в любой осколочной оболочке. Корпуса контейнеров обеспечивают также полное отсутствие прорыва газообразных продуктов, образующихся при взрыве. Сравнительные технические характеристики контейнеров серии ЭТЦ представлены в табл. 2.9.

Контейнер № 1 (ЭТЦ-1) предназначен, в основном, для хранения и транспортировки средств детонирования — капсюлей-детонаторов и электродетонаторов. Контейнер выдерживает взрыв заряда взрывчатого вещества до 10 г в тротиловом эквиваленте, что соответствует 5—6 электродетонаторам типа ЭД № 8 или ЭДП.

Контейнер № 2 (ЭТЦ-2) предназначен для хранения и транспортировки взрывных устройств, в том числе и армейских боеприпасов, за исключением кумулятивных, с массой заряда

Таблица 2.9

Технические характеристики контейнеров серии ЭТЦ

Характеристика	ЭТЦ-1	ЭТЦ-2	ЭТЦ-3	ЭТЦ-3М	ЭТЦ-4
Масса размещаемого взрывчатого вещества (в тротиловом эквиваленте), г	10	400	850	1500	5000
Габариты (длина/диаметр), мм	200/70	615/412	1000/640		1300/1000
Диаметр (габариты) загрузочного отверстия, мм	70	163	180×390		600
Длина внутренней полости, мм	76	400	500		800
Масса, кг, не более	2,2	70	170	320	700

взрывчатого вещества до 0,5 кг в тротиловом эквиваленте. Например, в нем можно транспортировать 8–10 гранат типа Ф-1 или 5 гранат типа РГД-5. Контейнер комплектуется тележкой для его транспортировки вручную по лестницам, эскалаторам. Он может быть размещен в багажнике любого легкового автомобиля. Контейнер снабжается специальным металлическим вкладышем для проведения многократных подрывов зарядов малой массы, например детонаторов и запалов ручных гранат.

Контейнеры № 3 и 3М (ЭТЦ-3 и ЭТЦ-3М) предназначены в основном для хранения взрывных устройств или подозрительных предметов в стационарных условиях, аэропортах, станциях метрополитена и других общественных зданиях и для транспортировки взрывоопасных устройств и веществ. В этих контейнерах можно располагать взрывные устройства соответственно с массой заряда взрывчатого вещества до 0,85 и 1,5 кг в тротиловом эквиваленте с любой осколочной оболочкой. Контейнер ЭТЦ-3М комплектуется подъемно-транспортной тележкой для загрузки его в транспортное средство.

Контейнер № 4 (ЭТЦ-4) смонтирован на автомобильном прицепе к легковым автомобилям (может быть смонтирован на любом транспортном средстве), оборудован системой дистанционной загрузки и выгрузки взрывоопасных предметов. Контейнер выдерживает взрыв помещенного в любую осколочную оболочку заряда взрывчатого вещества массой 5 кг в тротиловом эквиваленте.

Система загрузки взрывных устройств позволяет оператору загружать предметы дистанционно, находясь на расстоянии до 50 м. Масса предметов не должна превышать 35 кг. Система построена с использованием макрокоманд, изображение с двух телекамер передается на монитор, что дает возможность оператору контролировать процесс загрузки и определять положение узлов в пространстве. Загрузка в контейнер взрывоопасных предметов может осуществляться также при помощи

роботизированных средств. Питание электродвигателей осуществляется от автомобильных аккумуляторов, размещенных на борту прицепа.

Комплекс ЭТЦ-4 предназначен в основном для оснащения им специальных подразделений, выезжающих на места обнаружения взрывоопасных предметов.

Таким образом, контейнеры серии ЭТЦ позволяют решать все задачи по безопасному хранению и эвакуации взрывных устройств, в том числе штатных боеприпасов, взрывчатых веществ, токсичных и радиационных материалов различной массы и габаритов.

ГЛАВА 3. КАТЕГОРИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

3.1. Порядок категорирования ОТИ и ТС железнодорожного транспорта

Порядок установления количества категорий и критериев категорирования ОТИ и ТС

Основными задачами категорирования является отнесение компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности каждого объекта транспортной инфраструктуры (далее — ОТИ) и/или транспортного средства (далее — ТС) к одной из категорий.

Устанавливаются не более четырех категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного, воздушного, городского наземного электрического, железнодорожного, морского и речного транспорта, метрополитена и объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства в порядке убывания их значимости — первая, вторая, третья, четвертая.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств осуществляется на основании критериев категорирования по видам транспорта. К ним относятся:

- степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств применительно к отдельным видам

транспорта, которая определяется на основании количественных показателей статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных актах незаконного вмешательства на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категоризируемых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств за период последних 12 месяцев до момента категорирования;

– возможные последствия совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств применительно к отдельным видам транспорта, которые определяются на основании количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде.

По результатам категорирования ОТИ и/или ТС присваивается категория, соответствующая наивысшему количественному показателю любого из критериев категорирования.

В случае изменения наивысших количественных показателей критериев категорирования меняется значение категории, присвоенной ОТИ или ТС.

Компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности информирует субъект транспортной инфраструктуры о присвоении или изменении ранее присвоенной категории

ОТИ и/или ТС в срок, не превышающий 15 рабочих дней с момента присвоения или изменения ранее присвоенной категории.

Категоризованные объекты транспортной инфраструктуры и/или транспортные средства включаются в реестр категоризованных объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств, который ведется компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности на электронных и бумажных носителях.

***Категории и количественные показатели
критериев категорирования ОТИ и ТС
железнодорожного транспорта и метрополитена***

В зависимости от количественных показателей статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных актах незаконного вмешательства (далее — АНВ) на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта за период последних 12 месяцев до момента категорирования, присваиваются категории применительно к ОТИ и ТС (табл. 3.1).

В зависимости от количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде, ОТИ и ТС железнодорожного транспорта присваиваются категории в соответствии с табл. 3.2.

В зависимости от количественных показателей статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых ОТИ и ТС метрополитена за период последних 12 месяцев до момента категорирования, присваиваются следующие категории:

- первая — два и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ (или ТС) и/или аналогичных ОТИ (или ТС) на территории субъекта РФ, в котором находится ОТИ (или эксплуатируется ТС), и/или три и более на остальной территории Российской Федерации;

- вторая — один совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении категорируемого ОТИ (или ТС) и/или аналогичных ОТИ (или ТС) на территории субъекта РФ, в котором находится ОТИ (или эксплуатируется ТС), и/или два на остальной территории Российской Федерации;

- третья — один совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении категорируемого ОТИ (или ТС) и/или аналогичных ОТИ (или ТС) на территории других субъектов РФ;

- четвертая — не зафиксировано ни одного совершенного и/или предотвращенного АНВ в отношении категорируемого ОТИ (или ТС) и/или аналогичных ОТИ (или ТС) на территории Российской Федерации.

Таблица 3.1

**Категории ОТИ и ТС железнодорожного транспорта
в зависимости от количества АНВ**

Категория	Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации	
	в отношении категорируемых ОТИ и/или аналогичных	в отношении категорируемых ТС и/или одностипных (аналогичных)**
Первая	Два и более совершенных и/или предотвращенных АНВ*	
Вторая	Один совершенный и/или предотвращенный АНВ*	
Третья	Один и более совершенный и/или предотвращенный АНВ на территории других субъектов Российской Федерации, <i>не граничащих</i> с субъектом Российской Федерации, в котором находится ОТИ	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ*
Четвертая	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации	

* На территории субъекта РФ, в котором находится ОТИ или эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов РФ, граничащих с субъектом РФ, в котором находится ОТИ или эксплуатируется ТС.

** Для ТС дополнительно рассматриваются территории субъектов РФ по маршруту следования (маршруту движения) категорируемого ТС.

Таблица 3.2

**Категории ОТИ и ТС железнодорожного транспорта
в зависимости от нанесенного ущерба**

Параметр	Категория			
	первая	вторая	третья	четвертая
Возможное количество погибших или получивших вред здоровью людей, человек	Более 50	От 26 до 50	От 11 до 25	До 10
Возможный материальный ущерб и ущерб окружающей природной среде, руб.	Более 100 млн	От 50 млн до 100 млн	От 10 млн до 50 млн	Менее 10 млн

Таблица 3.3

**Категории ОТИ и ТС метрополитена
в зависимости от нанесенного ущерба**

Параметр	Категория							
	первая		вторая		третья		четвертая	
	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС
Возможное количество погибших или получивших вред здоровью людей, человек	Более 1000	Более 350	От 500 до 1000	От 150 до 350	От 100 до 500	От 10 до 150	До 100	До 10
Возможный материальный ущерб и ущерб окружающей природной среде, руб.	Более 1 млрд	Более 200 млн	От 300 млн до 1 млрд	От 100 млн до 200 млн	От 40 млн до 300 млн	От 1 млн до 100 млн	До 40 млн	До 1 млн

В зависимости от количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде, ОТИ и ТС метрополитена присваиваются категории в соответствии с табл. 3.3.

Группы ОТИ железнодорожного транспорта

В целях унификации процедуры проведения оценки уязвимости (по принципу функционирования и с учетом особенностей эксплуатации) ОТИ железнодорожного транспорта относят к одной из шести условных групп.

Первая группа ОТИ

1. Раздельные пункты (земляное полотно, верхнее строение пути, в том числе стрелочные переводы, вагонные замедлители и т.д., охраняемые и неохраняемые железнодорожные переезды, ИССО, кроме мостов, устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки, строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки, станционное оборудование сетей связи и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы на железнодорожном транспорте, контактная сеть на станциях, станционные здания и сооружения, в том числе погрузочно-выгрузочные места на железнодорожных станциях (стационарные платформы, рампы, площадки) и сборно-разборные (платформы, аппарели), предназначенные для погрузки и выгрузки воинских грузов, водоразборные колонки).

2. Здания, строения, сооружения и помещения вокзальных комплексов, расположенных совместно со станционными и другими подразделениями владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Вторая группа ОТИ

Железнодорожные перегоны, в том числе законсервированные (земляное полотно, верхнее строение пути, ИССО (кроме

мостов, путепроводов, тоннелей), устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки, линейное оборудование сетей связи и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы на железнодорожном транспорте, контактную сеть на перегонах, охраняемые и неохраняемые железнодорожные переезды).

Третья группа ОТИ

ИССО, в том числе: железнодорожные мосты (опоры, устои, пролетные строения, материалы верхнего строения пути, здания и сооружения охраны и обслуживающего персонала), путепроводы, эстакады, селеспуски, тоннели.

Четвертая группа ОТИ

1. Отдельно расположенные (вне территории станций) здания, строения, сооружения и помещения вокзальных комплексов.

2. Объекты энергохозяйства (кроме контактной сети), в том числе:

- линии электроснабжения, питающие тяговые подстанции, контактную сеть, устройства сигнализации, централизации, блокировки, вычислительной техники информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте;

- строения, сооружения, помещения и оборудование тяговых подстанций;

- строения, сооружения, помещения и оборудование трансформаторных подстанций;

- строения, сооружения, помещения и оборудование пунктов группировки;

- строения, сооружения, помещения и оборудование постов секционирования;

- сооружения и оборудование автотрансформаторных пунктов питания;

- сооружения и оборудование комплектных трансформаторных подстанций;

- строения, сооружения, помещения и оборудование дизельных электростанций;

- здания, строения, сооружения и помещения производственных участков хозяйства электроснабжения;
- системы и линии дистанционного управления и телеуправления устройствами электроснабжения.

3. Объекты водоснабжения, в том числе:

- водозаборные устройства;
- водоочистные устройства;
- насосные станции;
- сети водоснабжения;
- водонапорные башни.

4. Пункты управления и информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и системы управления перевозками, в том числе:

- стационарные пункты управления владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожного подвижного состава;

- защищенные и запасные пункты управления;

- строения, сооружения и помещения, инженерные системы и системы жизнеобеспечения информационно-вычислительных и диспетчерских центров;

- строения, сооружения и помещения, предназначенные для эксплуатации линейного и станционного оборудования сетей связи и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы на железнодорожном транспорте и потребность в связи;

- здания, строения, сооружения и помещения производственных участков хозяйства связи и информатизации, используемые при ремонте технических средств систем связи и вычислительной техники.

5. Отдельно расположенные объекты гражданской обороны (вне территории станций): убежища, противорадиационные укрытия.

6. Отдельно расположенные объекты жизнеобеспечения, в том числе котельные, больницы.

Пятая группа ОТИ

1. Объекты вагонного хозяйства, в том числе:

- производственные участки, связанные с ремонтом и обслуживанием вагонов;
- вагоноколесные мастерские;
- пункты технического обслуживания вагонов, в том числе автоматизированные системы коммерческого осмотра поездов и вагонов, устройства выявления неисправностей;
- пункты технического обслуживания и ремонта вагонов;
- промывочно-пропарочные станции;
- пункты подготовки вагонов для перевозок;
- дезинфекционно-промывочные станции и пункты, пункты промывки вагонов;
- вагоноремонтные заводы.

2. Объекты локомотивного хозяйства, в том числе:

- основные депо (электровозные, электроподвижной состав), в том числе производственные участки текущего ремонта, пункты технического осмотра электровозов (электropоездов), пункты экипировки электровозов (электropоездов) пескосушилки, склады, устройства для постановки электровозов в ремонтные стойла и разворота секций электровозов, другие здания и сооружения и железнодорожные пути, на которых они дислоцируются;
- основные депо (тепловозные), в том числе производственные участки текущего ремонта тепловозов, пункты технического осмотра тепловозов, пункты экипировки тепловозов, пескосушилки, склады топлива и смазочных материалов, устройства для постановки тепловозов в ремонтные стойла и разворота тепловозов, другие здания и сооружения и железнодорожные пути, на которых они дислоцируются;

– оборотные депо (электровозные, электроподвижной состав), в том числе, пункты технического осмотра электровозов (электропоездов), пункты экипировки электровозов (электропоездов) пескосушилки, склады, устройства для разворота секций электровозов, другие здания и сооружения и железнодорожные пути, на которых они дислоцируются;

– оборотные депо (тепловозные), в том числе пункты технического осмотра тепловозов, пункты экипировки тепловозов, пескосушилки, склады топлива и смазочных материалов, устройства для разворота тепловозов, другие здания и сооружения и железнодорожные пути, на которых они дислоцируются;

- основные депо смешанного типа;
- оборотные депо смешанного типа;
- локомотиворемонтные заводы;
- электровагоноремонтные заводы.

3. Здания, строения, сооружения и помещения производственных участков хозяйства грузовой и коммерческой работы и железнодорожные пути, на которых они дислоцируются, в том числе:

- контейнерные площадки, терминалы;
- грузовые дворы;
- здания, строения, сооружения и помещения производственных участков хозяйства грузовой и коммерческой работы, используемые при содержании, ремонте и эксплуатации устройств и механизмов, предназначенных для погрузки и выгрузки грузов;
- здания, строения, сооружения и помещения производственных участков путевого хозяйства и железнодорожные пути, на которых они дислоцируются, в том числе используемые при ремонте и эксплуатации железнодорожного пути и искусственных сооружений, путевых машин, механизмов и специального путевого железнодорожного подвижного состава.

4. Здания, строения, сооружения, помещения, устройства и оборудование пунктов дислокации восстановительных и пожар-

ных поездов и железнодорожные пути, на которых они дислоцируются:

- базы и склады, в том числе: без путевого развития; имеющие путевое развитие базы хранения мобилизационного резерва; имеющие путевое развитие базы хранения специального запаса, в том числе локомотивов, вагонов и других материальных ценностей;

- склады гражданской обороны;
- стационарные военно-продовольственные пункты;
- здания, строения, сооружения и помещения производственных участков хозяйства сигнализации, централизации и блокировки, используемые при ремонте и эксплуатации устройств и линий сигнализации, централизации и блокировки.

Шестая группа ОТИ

1. Объекты железнодорожного транспорта необщего пользования.

2. Объекты технологического железнодорожного транспорта.

3.2. Порядок оценки уязвимости ОТИ и ТС железнодорожного транспорта и метрополитена

Специфика и методы реализации обеспечения безопасности железнодорожного транспорта сформулированы в положениях Федерального закона «О транспортной безопасности» и конкретизированы в ведомственных нормативных документах.

Оценка уязвимости ОТИ и ТС производится с целью определения уровня их защищенности от всевозможных угроз несанкционированного вторжения или террористической атаки.

Важным элементом обеспечения безопасности на дороге является оценка уязвимости используемого транспорта. Она производится для определения последствий чрезвычайного происшествия на дороге, оценки эффективности охраны транспорта,

выявления ее недостатков или возможных вариантов системы охраны и выбора наиболее успешного варианта.

Порядок проведения оценки уязвимости состоит из нескольких этапов:

- изучение технологических и технических характеристик транспортного средства или транспортной инфраструктуры в целом;
- изучение мер по защите системы от актов незаконного вмешательства;
- изучение методов реализации потенциальных угроз и совершения актов незаконного вмешательства в деятельность ТС и ОТИ.

Практическое внедрение положений и норм предусматривает поэтапную реализацию комплекса мер, в ряду которых — оценка уязвимости объектов железнодорожной инфраструктуры, разработка плана обеспечения их охраны и оснащение их комплексными системами безопасности.

В ходе проведения оценки уязвимости осуществляются следующие мероприятия:

1. Изучение технических и технологических характеристик ОТИ или транспортного средства, а также организации их эксплуатации. Результатом является описание технических и технологических характеристик ОТИ или транспортного средства, определение границ зоны безопасности и перечня критических элементов ОТИ или транспортного средства.

2. Изучение системы принятых на ОТИ или транспортном средстве мер по защите от АНВ. Результатом является описание системы принятых субъектом транспортной инфраструктуры мер на ОТИ и/или ТС по защите от АНВ, а также оценка ее соответствия требованиям по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС.

3. Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и транспортного средства с использованием совокупности сведений о численности, оснащении, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении АНВ в деятельность ОТИ и транспортного средства. Результатом является описание способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ или транспортного средства применительно к модели нарушителя.

4. Определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и/или транспортного средства. Результатом является описание дополнительных мер, которые необходимо принять субъекту транспортной инфраструктуры на ОТИ и/или транспортном средстве в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности.

Законодательством предусмотрено привлечение к реализации проектов специализированных сертифицированных организаций.

В сотрудничестве со специализированными предприятиями субъекты инфраструктуры железной дороги могут осуществить весь предусмотренный законодательством комплекс мер по обеспечению охраны и безопасности железнодорожной магистрали, вокзалов, мостов, пунктов связи и других объектов. На основе всестороннего анализа специалисты сформулируют объективную оценку уязвимости объекта, разработают план организации эффективной системы охраны и слежения и реализуют его на

практике путем установки на объекте всего комплекса технических средств.

Специализированные предприятия располагают всеми необходимыми ресурсами для создания на объекте самых современных интегрированных систем слежения и контроля, а именно — радарно-оптических комплексов с радиолокационной станцией и тепловизионной техникой нового поколения, которая позволяет осуществлять сканирование периметра в радиусе нескольких километров. Важнейшим элементом комплекса являются тепловизионные системы АМБ-Ж, разработанные специально для нужд железных дорог — модули со светосильным объективом, неохлаждаемой матрицей, блоками аналитики и оптоволоконной передачи.

Исходя из оценки уровня уязвимости на объекте могут быть установлены различные модели инфракрасных камер АМБ-Ж с возможностью обнаружения человека на расстоянии до 2,5 км. В совокупности с видеоаналитикой, тепловизионные системы позволяют вести слежение за объектом с возможностью раннего реагирования и предупреждения нестандартной ситуации до вторжения нарушителя в зону охраняемого периметра.

Область применения

Методика проведения инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта (далее — Методика) устанавливает общие положения, на основе которых рекомендуется проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС железнодорожного транспорта.

Методика предназначена для использования специализированными организациями при проведении оценки уязвимости ОТИ и ТС.

Оценка уязвимости ОТИ и ТС проводится специализированными организациями в рамках реализации Федерального закона «О транспортной безопасности».

3.3. Порядок проведения оценки уязвимости на примере ОТИ первой группы

Изучение технических и технологических характеристик РП, организации его эксплуатации:

- изучение документов, определяющих право распоряжаться РП (свидетельства государственной регистрации прав собственности, выписки из реестра федерального имущества, документы кадастрового учета, ситуационный план);
- определение структурных подразделений субъекта инфраструктуры железнодорожного транспорта, в чьем ведении находится проектная, техническая, технологическая, бухгалтерская документация на элементы РП;
- изучение масштабного (схематического) плана РП, технических паспортов станционных путей, профиля станционных путей, горок, технико-распорядительного акта (технологического процесса) РП, документов о балансовой стоимости сооружений и оборудования РП (форма ОС-6 приведена в Приложении 2), документов, определяющих границы станционной площадки, изучение возможностей владельца инфраструктуры по восстановлению объекта;
- изучение документации по отдельным элементам РП (земляное полотно, верхнее строение пути, стрелочные переводы, вагонные замедлители и т.д., охраняемые и неохраняемые железнодорожные переезды, искусственные сооружения, устройства

и линии сигнализации, централизации и блокировки, строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки; станционное оборудование сетей связи (в том числе пневмопочты) и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы РП, электро- и энергоснабжения; пункты технического обслуживания вагонов, в том числе автоматизированные системы коммерческого осмотра поездов и вагонов, устройства выявления неисправностей, пункты экипировки локомотивов, станционные здания и сооружения, в том числе погрузочно-выгрузочные места (стационарные платформы, рампы, площадки) и сборно-разборные (платформы, аппарели), предназначенные для погрузки и выгрузки воинских грузов, их площадь, площадь вокзальных помещений, пассажирских платформ (если они находятся в границах РП); водоразборные колонки, устройства водоснабжения, канализации (в том числе принадлежащие местным сетям) и другие устройства);

- изучение функциональных особенностей элементов РП и в первую очередь поста электрической централизации (ЭЦ) стрелок и сигналов (постов ЭЦ маневровых районов), главных путей, стрелочных районов, отдельных постов управления вагонными замедлителями, вокзальных помещений, пассажирских платформ, искусственных сооружений, определение возможных критических элементов РП (производится по методике, приведенной в Приложении 1);

- изучение основных показателей работы РП, в том числе размеров движения грузовых и пассажирских поездов, перерабатывающей способности РП, количества пассажиров в дальнем, местном и пригородном сообщении, наличия пассажиропотока в международном сообщении, погрузки и выгрузки грузов, в том числе воинских и опасных, наличия примыкающих к РП железнодорожных путей необщего пользования и ха-

рактера грузовой работы на них, определение максимальной и минимальной численности персонала, находящегося на РП;

- установление балансовой стоимости элементов РП и срока эксплуатации зданий и сооружений;

- изучение географических (координаты), топологических, этнических, климатических характеристик района расположения РП, определение возможных районов затопления, массовых пожаров;

- обследование и фотографирование периметра РП и зоны уязвимости, путей подъезда, подхода, ближайших зданий и сооружений, их функционального предназначения, обследование возможных точек доступа к внешним коммуникациям, периметрового ограждения (при наличии), КПП, остановок общественного транспорта, выявление естественных препятствий и возможных мест укрытия потенциальных нарушителей, инженерно-технических систем транспортной безопасности;

- обследование и фотографирование территории РП, возможных критических элементов РП, наземных и подземных переходов, поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности, зон безопасности ограниченного доступа, мест стоянок автотранспорта на территории РП;

- обследование и фотографирование систем водо-, тепло-, газообеспечения, энергоснабжения, канализации, вентиляции зданий и сооружений, систем связи (в том числе пневмопочты) и громкоговорящего оповещения, информационных систем, обеспечивающих технологические процессы РП, и систем жизнеобеспечения РП;

- обследование и фотографирование уязвимых участков РП (главных путей на границах РП, путепроводов, пешеходных мостов) и элементов зоны безопасности свободного доступа, прилегающей территории и ближайших зданий и сооружений;

- подготовка описания технических и технологических характеристик РП, организации его эксплуатации;

- определение границ зон безопасности и перечня критических элементов РП; определение геологических, гидрологических и географических особенностей РП;
- определение присвоенной ОТИ категории.

Изучение системы принятых на РП мер по защите от АНВ:

- изучение приказов о назначении лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности, инструкций и иных внутренних распорядительных документов по обеспечению транспортной безопасности на РП, документов по профессиональной подготовке должностных лиц;
- изучение документации о внутриобъектовом и пропускном режимах;
- изучение договоров на охрану РП, порядка организации контроля за соблюдением договорных обязательств и подготовкой, укомплектованностью сил обеспечения транспортной безопасности, схем организации охраны (плана охраны) РП (критических элементов РП);
- ознакомление с функциональными обязанностями персонала РП, личного состава подразделений транспортной безопасности;
- изучение внутренних распорядительных документов, регламентирующих порядок системы оповещения и организационного взаимодействия между подразделениями транспортной безопасности, их состав и укомплектованность, КПП, техническую оснащенность, наличие вооружения и специальных средств;
- изучение внутренних распорядительных документов по порядку организации взаимодействия с территориальными подразделениями МВД России, МЧС России, ФСБ России, другими органами государственной власти и местного самоуправления в области обеспечения безопасности РП;

- изучение состава и технических характеристик инженерно-технических систем и технических средств транспортной безопасности, средств сигнализации, контроля доступа, (досмотра, если это определено законодательством РФ), видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, а также порядка защиты информации и хранения баз данных на РП;

- обследование состояния и проверка работоспособности инженерно-технических систем транспортной безопасности, оповещения и жизнеобеспечения путем контрольных проверок и срабатываний;

- обследование подразделений транспортной безопасности, их укомплектованности, постов и маршрутов патрулирования, фактического состава, состояния технической оснащенности, вооружения и специальных средств, мест хранения оружия и боеприпасов, помещений для личного состава, кинологического подразделения;

- определение (по согласованию с компетентными органами) фактической организации внутриобъектового и пропускного режима, соблюдение лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности РП, соответствующих внутренних распорядительных документов;

- определение фактической реализации организационных, технических мероприятий с использованием имеющихся инженерно-технических систем и реагирования сил обеспечения транспортной безопасности по разным сценариям при всех уровнях транспортной безопасности путем учебной, практической отработки АНВ на РП, его критических элементах;

- подготовка описания системы принятых субъектом транспортной инфраструктуры мер на РП по защите от АНВ;

- оценка системы принятых мер на соответствие требованиям по обеспечению транспортной безопасности. Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ с использованием модели нарушителя применительно к

исследуемому РП:

- изучение во взаимодействии с линейными и территориальными отделами внутренних дел, территориальными органами ФСБ криминогенной обстановки в месте расположения РП, статистики нарушений на региональном и местном уровне;
- анализ потенциальных угроз по отношению к исследуемому РП, с учетом перечня угроз, и определение наиболее вероятных из них;
- определение способов реализации потенциальных угроз, типов нарушителей, наиболее вероятных целей, тактики и других характеристик;
- определение характеристик предполагаемых последствий в результате реализации потенциальных угроз и их масштабов;
- разработка наиболее вероятных сценариев реализации потенциальных угроз совершения АНВ на РП;
- оценка эффективности имеющейся системы мер обеспечения транспортной безопасности РП по противодействию потенциальным угрозам.

Определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры по совершенствованию системы мер обеспечения транспортной безопасности РП:

- разработка и оформление рекомендаций по устранению выявленных несоответствий и приведению степени защищенности

РП в соответствии с требованиями нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности;

- разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию организационных, обеспечивающих, регламентных мероприятий, связанных с обеспечением транспортной безопасности, с целью реализации в планах обеспечения транспортной безопасности РП;

- разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию тактики, структуры, оснащенности подразделений транспортной безопасности с целью реализации в планах обеспечения транспортной безопасности РП;

- разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию инженерно-технических систем транспортной безопасности, с целью реализации в планах обеспечения транспортной безопасности РП;

- оценка эффективности системы обеспечения транспортной безопасности по противодействию потенциальным угрозам при реализации дополнительных мер.

Оформление результатов оценки уязвимости РП

Результаты проведенной оценки уязвимости РП оформляются специализированной организацией в виде текстового документа с графическими план-схемами в трех экземплярах по формам, представленным в Приложении 6. Первый и второй экземпляры оформляются на бумажном носителе, третий — на цифровом.

Общая часть отчета о проведенной оценке уязвимости содержит информацию об РП, в том числе:

- общие сведения о субъекте транспортной инфраструктуры; технические и технологические характеристики РП (в том числе схемы движения ТС, данные об имеющихся технологиях обработки грузов и пассажиров), порядке функционирования РП;

- сведения о лицах, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте, на РП, и о персонале, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности;
- о принятых субъектом транспортной инфраструктуры внутренних организационно-распорядительных документах, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности;
- описание существующих границ зоны безопасности РП;
- описание действующих мер обеспечения транспортной безопасности;
- описание порядка зонирования РП в интересах транспортной безопасности, границ и конфигурации зон безопасности ограниченного и свободного доступа;
- описание критических элементов РП и границ их зон безопасности;
- сведения о количестве постов (пунктов) управления обеспечением транспортной безопасности на РП;
- описание имеющихся мест размещения и оснащенность инженерно-технических систем транспортной безопасности;
- описание действующего порядка накопления, обработки и хранения данных со всех технических систем транспортной безопасности, а также их, автоматической передачи в режиме реального времени уполномоченным подразделениям ФСБ России и МВД России;
- описание мест размещения и оснащенности действующих КПП;
- описание пропускного режима на РП и его критических элементах;
- описание порядка организации закрытой и/или открытой связи, оповещения сил обеспечения транспортной безопасности, а также взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в субъекте, на РП,

входящими в состав подразделений транспортной безопасности, а также персоналом, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности;

- описание порядка действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва»;

- описание порядка информирования компетентного органа и уполномоченных подразделений органов федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел Российской Федерации о непосредственных и прямых угрозах совершения АНВ;

- описание порядка организации учений и тренировок, проводимых субъектом как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти;

- описание прочих характерных особенностей деятельности РП, необходимых для отображения в отчете об оценке уязвимости цельной картины существующей системы мер транспортной безопасности.

Аналитическая часть отчета о проведенной оценке уязвимости содержит информацию о наиболее вероятных способах реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность РП, определенных с использованием модели нарушителя, об оценке соответствия представленной документации и фактических результатов обследования РП требованиям нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности, а также выявленных недостатках в организации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на РП.

Заключительная часть отчета о проведенной оценке уязвимости содержит необходимые рекомендации по изменению существующей системы мероприятий и мер транспортной безопасности, при наличии недостатков — рекомендации о необходимости:

- изменения действующих схем движения транспортных средств в зонах безопасности ОТИ, технологий обработки грузов и пассажиров;

- назначения лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте, на РП, укомплектовании персонала, деятельность которого непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности;

- доработки принятых субъектом транспортной инфраструктуры внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности;

- оснащения (дооснащения) техническими средствами транспортной безопасности зон безопасности РП; изменения действующих мер обеспечения транспортной безопасности, в том числе перезаключение договоров на охрану с частными охранными предприятиями, заключение дополнительных соглашений с ФГУП «Ведомственная охрана на железнодорожном транспорте»;

- оснащения (дооснащения) техническими средствами транспортной безопасности зон безопасности критических элементов РП;

- изменения количества постов (пунктов) управления обеспечением транспортной безопасности на РП;

- изменения оснащенности инженерно-технических систем транспортной безопасности;

- изменения действующего порядка накопления, обработки и хранения данных со всех технических систем транспортной безопасности, а также их автоматической передачи в режиме реального времени уполномоченным подразделениям ФСБ России и МВД России;

- изменения места размещения, количества и оснащенности КПП;

- изменения пропускного режима на РП;

- изменения порядка организации открытой, закрытой связи, оповещения сил обеспечения транспортной безопасности, а также взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в субъекте, на РП, входящими в состав подразделений транспортной безопасности, а также

персоналом, деятельность которого непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности РП;

- изменения существующего порядка действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва»;

- изменения действующего порядка информирования компетентного органа и уполномоченных подразделений органов федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел Российской Федерации о непосредственных и прямых угрозах АНВ;

- изменения действующего порядка организации учений и тренировок на РП, как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти;

- прочие рекомендации, необходимые для приведения системы мер транспортной безопасности на РП в соответствие с требованиями по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Проведение оценки уязвимости других групп ОТИ проводится в том же порядке с учетом характерных особенностей ОТИ.

3.4. Характерные особенности проведения оценки уязвимости для разных групп ОТИ

Перечень работ при проведении оценки уязвимости приведен в табл. 3.14 (см. с. 132). Рассмотрим особенности проведения оценки уязвимости для II—VI групп ОТИ.

ОТИ второй группы:

- изучение технических паспортов перегона, плана и профиля пути, изучение возможностей владельца инфраструктуры по восстановлению перегона;

- изучение документации по отдельным элементам перегона (земляное полотно, верхнее строение пути, переезды, контактная сеть, пассажирские платформы, средства связи, сигнализации), документов о балансовой стоимости сооружений и оборудования и документов, определяющих границы полосы отвода;

- изучение функциональных особенностей элементов перегона и в первую очередь переездов, пересечений со всеми видами продуктопроводов, верхнего строения пути, пассажирских платформ, определение возможных критических элементов перегона;

- изучение основных показателей работы перегона (в том числе размеры и скорости движения грузовых и пассажирских поездов, установленные вес и длина поездов), определение максимальной и минимальной численности персонала, находящегося на перегоне;

- обследование по границе полосы отвода перегона и прилегающих территорий, путей подъезда, подхода, ближайших зданий и сооружений, их функционального предназначения, периметрового ограждения (при наличии), КПП, мест стоянок автотранспорта вблизи перегона, остановок общественного транспорта; выявление естественных препятствий и возможных мест укрытия потенциальных нарушителей.

ОТИ третьей группы:

- изучение технического паспорта ИССО, масштабного (схематического) плана, технических паспортов, плана и профиля железнодорожных путей в зоне безопасности ИССО, документов о балансовой стоимости ИССО, документов, определяющих границы зон безопасности ИССО, а также возможностей владельца инфраструктуры по восстановлению ИССО;

- изучение документации по отдельным элементам ИССО (устои, опоры, пролетные строения, земляное полотно, верхнее строение пути, стрелочные переводы и т.д.; охраняемые и неохраняемые железнодорожные переезды; устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки; строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки; технологическое оборудование и пульта управления по подъему пролетов (разведению) ИССО (разводные, подъемные мосты); сигналы, обеспечивающие судородство, входы в тоннели (порталы); водоотводные штольни,

защитные сооружения, обеспечивающие необходимую защиту порталов и припортальных участков тоннелей (откосы, оголовки порталов) в зонах опасных геологических процессов (оползней, обвалов); системы вентиляции, которые обеспечивают нормированные параметры воздуха в транспортных зонах ИССО, оборудование сетей связи, электро- и энергоснабжения; устройства водоснабжения, канализации и другие устройства);

– изучение функциональных особенностей элементов ИССО и в первую очередь устоев, опор, пролетных строений, верхнего строения пути; охраняемых и неохраняемых железнодорожных переездов; технологического оборудования и пультов управления по подъему пролетов (разведению) моста (разводные, подъемные мосты); сигналов, обеспечивающих судоходство; входов в тоннели (порталов); водоотводных штолен, защитных сооружений, обеспечивающих необходимую защиту порталов и припортальных участков тоннелей (откосы, оголовки порталов) в зонах опасных геологических процессов (оползней, обвалов); систем вентиляции; определение возможных критических элементов ИССО;

– изучение основных показателей работы ИССО, в том числе размеры движения грузовых и пассажирских поездов, наличие на участке пассажиропотока в международном сообщении.

ОТИ четвертой группы:

– изучение технического паспорта БТИ ОТИ; договоров аренды земельных участков; масштабного (схематического) плана, поэтажных планов; технологического процесса вокзала; технических паспортов железнодорожных платформ и путей под платформами, плана и профиля путей; документов о балансовой стоимости вокзала, документов, определяющих границы зон безопасности вокзала;

– изучение документации по отдельным элементам вокзала (пассажирское здание, павильоны, пассажирские платформы с навесами и без них, конкорсы и переходы через железнодорожные пути в одном либо в разных уровнях (переходные тоннели,

мосты и другие), камеры хранения, багажные помещения, котельные, защитные сооружения, системы вентиляции, оборудование сетей связи, электро- и энергоснабжения, устройства водоснабжения, канализации и другие устройства), для пункта управления и информационно-вычислительного комплекса владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта дополнительно рассматривается документация по обеспечивающим технологические процессы устройствам, оборудованию сетей связи и систем автоматической коммутации;

- изучение функциональных особенностей элементов вокзала и в первую очередь определение возможных критических элементов вокзала (пассажирское здание, зал ожидания, билетный зал, павильоны, камеры хранения, пассажирские платформы, конкорсы и переходы через железнодорожные пути в разных уровнях (переходные тоннели, мосты и другие), багажные помещения, системы вентиляции, оборудование сетей энергоснабжения, устройства водоснабжения), для пункта управления и информационно-вычислительного комплекса владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта дополнительно определяются критические элементы по обеспечивающим технологические процессы устройствам;

- изучение основных показателей работы вокзала, в том числе размеры движения пассажирских поездов, количество пассажиров в дальнем, местном и пригородном сообщении, наличие пассажиропотока в международном сообщении, погрузка и выгрузка багажа и грузобагажа, определение максимальной и минимальной численности персонала, находящегося на вокзале;

- обследование систем водо-, тепло-, газообеспечения, энергоснабжения, канализации, вентиляции зданий и сооружений, систем связи и громкоговорящего оповещения, информационных систем, обеспечивающих технологические процессы объекта.

ОТИ пятой группы:

– изучение паспорта ОТИ, масштабного (схематического) плана ОТИ, технических паспортов тракционных путей, профиля путей; инструкции по эксплуатации пути (маневровой работе), технологического процесса ОТИ, документов о балансовой стоимости сооружений и оборудования ОТИ; документов, определяющих границы зон безопасности ОТИ; изучение возможностей владельца инфраструктуры по восстановлению ОТИ;

– изучение документации по отдельным элементам ОТИ (земляное полотно, верхнее строение пути, стрелочные переводы, охраняемые и неохраняемые железнодорожные переезды, искусственные сооружения, оборудование сетей связи, электро- и энергоснабжения, здания, сооружения и оборудование, обеспечивающие технологические процессы на ОТИ, устройства водоснабжения, канализации (в том числе принадлежащие местным сетям) и другие устройства);

– изучение функциональных особенностей элементов ОТИ и, в первую очередь, определение возможных критических элементов ОТИ;

– изучение основных показателей работы ОТИ по основному функциональному назначению, определение максимальной и минимальной численности персонала, находящегося на ОТИ, площади зданий и производственных помещений.

ОТИ шестой группы:

– изучение паспорта ОТИ, масштабного (схематического) плана ОТИ, технических паспортов технологических путей, профиля путей; инструкции по эксплуатации пути (маневровой работе); технологического процесса ОТИ; документов о балансовой стоимости сооружений и оборудования ОТИ; документов, определяющих границы зон безопасности ОТИ; изучение возможностей владельца инфраструктуры по восстановлению ОТИ, договора на эксплуатацию пути (подачу и уборку вагонов);

– при наличии на ОТИ элементов ОТИ I—V групп оценка их уязвимости выполняется с учетом особенностей, предусмотренных для этих групп.

3.5. Оценка уязвимости ТС

Порядок проведения оценки уязвимости ТС

Изучение технических и технологических характеристик ТС:

– изучение документов, определяющих право распоряжаться ТС (свидетельство о праве на собственность, выписка из реестра федерального имущества, документы бухгалтерского учета на закупку ТС, технический паспорт (формуляр) ТС);

– определение структурных подразделений владельца ТС, в чьем ведении находится техническая, технологическая, бухгалтерская документация на ТС;

– изучение основных технических и эксплуатационных документов на ТС с целью изучения эксплуатационных характеристик ТС (допустимая скорость эксплуатации, тяговое усилие, грузоподъемность, грузовместимость, пассажировместимость, габарит, способность перевозить людей и опасные грузы, возможность обращения в межгосударственном сообщении, межремонтные сроки);

– изучение общего плана (чертежей) ТС, конструктивного состава ТС (паспортов элементов, технологического оборудования, их балансовой стоимости), схем, специфики мест стоянок, района эксплуатации (курсирования) ТС;

– изучение конструктивно-технических решений ТС, технологического, технического паспорта (формуляра) ТС;

– изучение конструктивных особенностей ТС и мест расположения особо важных элементов и систем жизнеобеспечения ТС

(органов управления, сигнализации, связи, воздушных рукавов, магистралей, компрессоров, резервуаров, топливной аппаратуры, приборов подачи и подогрева воды и песка, канализации, вентиляции, автосцепки, освещения, силового агрегата, тяговых электродвигателей, главных тормозных цилиндров, электро- и энергооборудования, аккумуляторов, системы пожаротушения, грузовых и пассажирских помещений, технологического оборудования, предназначенного для погрузки и выгрузки грузов на ТС, устройств, обеспечивающих экипировку ТС, систем обмена информацией и т.д.), в том числе доступ к которым должен быть ограничен; определение критических элементов ТС;

- определение категории, присвоенной ТС;
- изучение расположения и назначения фактического или потенциально возможного места доступа на ТС (двери, технологические лючки, люки, окна, форточки, отдушины, тормозные площадки), а также мест возможного укрытия потенциального нарушителя;
- изучение планов, схем мест для размещения пассажиров, организации порядка обслуживания пассажиров;
- изучение схем грузовых помещений ТС, организации порядка погрузо-разгрузочных операций и размещения багажа, грузобагажа и груза;
- изучение документации о размещении и хранении несопровождаемого багажа, грузобагажа и груза;
- изучение сведений о системах, обеспечивающих эффективную внутреннюю связь, а также связь между ТС и диспетчером (постом (пунктом) управления обеспечением транспортной безопасности ТС);
- изучение документов, определяющих порядок и процедуры технического обслуживания и ремонта ТС (ТО, ТР, ДР, СР, КР);
- изучение характера совершаемых ТС рейсов (в границах одной станции с выходом на главные пути, без выхода на главные пути, регулярные по одному маршруту, нерегулярные, и т.д.);

- изучение интенсивности использования ТС, характера перевозимых грузов (вида пассажирского сообщения), габарита ТС, максимальной скорости движения ТС;

- изучение географических, топологических, этнических, климатических (для определения соответствия режима работы инженерно-технических систем транспортной безопасности климатическим условиям районов эксплуатации (курсирования) ТС), а также криминогенной характеристик районов эксплуатации и обслуживания ТС;

- установление балансовой стоимости ТС;

- подготовка описания технических и технологических характеристик ТС, организации его эксплуатации.

Изучение принятой на ТС системы мер по защите от АНВ:

- изучение документов, регламентирующих обеспечение транспортной безопасности ТС (в том числе сформированных в состав высокоскоростных, скоростных, остальных пассажирских поездов, грузовых, грузовых ускоренных поездов, маневровый состав, группу вагонов), в том числе приказов о назначении лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности;

- изучение документов по вопросам взаимодействия с соответствующими территориальными подразделениями МВД России, ФСБ России, МЧС России, других органов государственной власти и местного самоуправления;

- изучение процедур реагирования на потенциальные угрозы АНВ, порядка и состава привлекаемых подразделений транспортной безопасности;

- изучение состава и инструкций ответственных должностных лиц, связанных с обеспечением транспортной безопасности ТС;

- изучение порядка организации и осуществления перевозки на ТС оружия, боеприпасов, специальных средств и опасных грузов;

- изучение инструкций, определяющих порядок использования систем, обеспечивающих эффективную внутреннюю связь,

а также связь между ТС и диспетчером (постом (пунктом) управления обеспечением транспортной безопасности ТС);

- изучение документации о порядке применения средств досмотра, допуска (если это определено законодательством РФ) пассажиров на ТС и в зоны безопасности ТС, а технического (обслуживающего) персонала в зоны безопасности ТС;

- изучение документов по профессиональной подготовке должностных лиц, ответственных за транспортную безопасность ТС (транспортных средств, находящихся в ведении субъекта железнодорожного транспорта);

- изучение сведений о мерах по обеспечению транспортной безопасности ТС, которые позволят незамедлительно перейти на повышенный уровень безопасности (знание должностными лицами порядка своих действий при переходе, согласованность действий должностных лиц различного уровня и различных ведомств, обеспеченность необходимыми материалами и оборудованием);

- изучение процедур по обеспечению проверок, испытаний, калибровок и технического обслуживания инженерно-технических систем транспортной безопасности ТС;

- изучение процедур, инструкций по применению системы тревожного оповещения (порядок приведения в действие, ответственные за техническое состояние и применение);

- изучение порядка действий в случае обнаружения в процессе перевозки оружия, боеприпасов или других опасных грузов, предметов или веществ, применяемых в целях совершения АНВ;

- изучение документации об эвакуации при возникновении потенциальной угрозы АНВ;

- изучение документов по организации охраны ТС;

- изучение порядка проверки состояния сил обеспечения транспортной безопасности ТС, их инженерно-технических систем (кому предоставлено право проверки, периодичность проверок, действия проверяющих и проверяемых);

- изучение документации по взаимодействию сил обеспечения транспортной безопасности ОТИ, на котором находится ТС, и сил обеспечения транспортной безопасности ТС;
- изучение функциональных обязанностей персонала ТС (поезда) по вопросам транспортной безопасности;
- обследование фактической организации режима допуска пассажиров и персонала на ТС, в зоны безопасности и обслуживания ТС, соблюдения ответственными лицами регламентов и организационно-распорядительных документов по обеспечению транспортной безопасности ТС;
- изучение состава и укомплектованности КПП, постов (пунктов) обеспечения транспортной безопасности ТС, их технической оснащенности;
- определение фактического состояния организации всех технологических процессов обслуживания ТС, процедур обработки и размещения багажа, грузобагажа, грузов и обслуживания пассажиров, выполнения норм соответствующих регламентных мероприятий;
- определение фактических процедур обеспечения транспортной безопасности, соответствия инженерно-технических систем при каждом уровне безопасности ТС, а также средств, обеспечивающих их непрерывную работу, с учетом возможного воздействия погодных условий и/или при отсутствии электропитания;
- проверка и обследование фактической организации использования средств досмотра (если определено законодательством РФ), других технических средств транспортной безопасности;
- проверка работоспособности инженерно-технических систем транспортной безопасности, конструктивно-технических элементов, связи, оповещения и жизнеобеспечения ТС путем контрольных проверок и срабатываний;
- обследование состояния подразделений транспортной безопасности ТС (при их наличии), постов и маршрутов патрулирования, наличия личного состава, а также состояния технической

оснащенности, видов вооружения, наличия кинологических подразделений, их фактического использования, проверка соблюдения лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности ТС, своих обязанностей;

- обследование путей эвакуации с ТС и мест сбора, предусмотренных для обеспечения транспортной безопасности пассажиров и персонала;

- проверка и обследование фактической реализации организационных, технических мероприятий с использованием имеющихся инженерно-технических систем транспортной безопасности по разным сценариям путем учебной практической отработки АНВ;

- изучение порядка защиты информации и хранения баз данных на ТС;

- фотосъемка отдельных элементов зон безопасности и обслуживания ТС, имеющих и потенциально возможных мест доступа и укрытий на ТС, мест доступа к критическим элементам ТС, а также элементов инженерно-технических систем транспортной безопасности и элементов конструкции ТС, критических элементов ТС;

- определение соответствия изученной проектной, технической, технологической документации, действующих организационно-распорядительных документов по обеспечению транспортной безопасности ТС, планов, регламентов, должностных инструкций требованиям нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности;

- определение соответствия изученной документации результатам визуального обследования ТС, обследования систем жизнеобеспечения, проверки работоспособности и фактического состояния инженерно-технических систем и сил обеспечения транспортной безопасности;

- определение соответствия принимаемых мер по обеспечению транспортной безопасности ТС, существующей системы

обеспечения транспортной безопасности ТС требованиям нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности;

- определение соблюдения лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности ТС, соответствующих организационно распорядительных документов;

- определение фактической реализации организационных, технических мероприятий с использованием имеющихся инженерных сооружений, инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности и реагирования сил обеспечения транспортной безопасности по разным сценариям при всех уровнях транспортной безопасности путем учебной, практической отработки АНВ в работу ТС, его критических элементов.

Определение способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в отношении ТС:

- изучение во взаимодействии с линейными и территориальными подразделениями органов внутренних дел, территориальными органами ФСБ криминогенной обстановки на маршрутах движения ТС, статистики нарушений на региональном и местном уровне;

- анализ потенциальных угроз совершения АНВ по отношению к исследуемому ТС с учетом имеющегося перечня угроз и определение наиболее вероятных из них;

- определение способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ, типов нарушителей, наиболее вероятных целей, тактик и других характеристики;

- определение характеристик предполагаемых последствий в результате реализации потенциальных угроз совершения АНВ и их масштабов;

- разработка наиболее вероятных сценариев реализации потенциальных угроз совершения АНВ по отношению к ТС;

- оценка эффективности существующей системы мер по обеспечению транспортной безопасности ТС.

Определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности ТС:

- разработка и оформление рекомендаций по устранению выявленных несоответствий и приведению степени защищенности ТС в соответствие с требованиями нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности;

- разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию организационных, обеспечивающих, регламентных мероприятий, связанных с обеспечением транспортной безопасности, с целью реализации в планах обеспечения транспортной безопасности ТС;

- разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию тактики, структуры, оснащенности подразделений транспортной безопасности с целью реализации в планах обеспечения транспортной безопасности ТС;

- разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию инженерных сооружений, инженерно-технических систем транспортной безопасности, с целью реализации в планах обеспечения транспортной безопасности ТС;

- оценка эффективности системы мер по обеспечению транспортной безопасности ТС при реализации дополнительных мер.

Оформление результатов проведенной оценки уязвимости ТС

Результаты проведенной оценки уязвимости ТС оформляются специализированной организацией в виде текстового документа с графическими планами-схемами в трех экземплярах по форме, представленной в Приложении 6. Первый и второй экземпляры оформляются на бумажном носителе, третий — на цифровом.

Общая часть отчета о проведенной оценке уязвимости ТС содержит информацию о ТС, в том числе:

- общие сведения о субъекте транспортной инфраструктуры (перевозчике);
- технические и технологические характеристики ТС (в том числе данные об имеющихся технологиях обработки грузов и пассажиров), организации эксплуатации ТС;
- сведения о лицах, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры и на ТС, и о персонале, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности ТС;
- принятых субъектом транспортной инфраструктуры внутренних организационно-распорядительных документах, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ТС;
- описание существующих границ зоны безопасности ТС;
- описание действующих мер по обеспечению транспортной безопасности ТС;
- описание критических элементов ТС и границ их зон безопасности (свободного доступа, ограниченного доступа и зон уязвимости);
- сведения о количестве постов (пунктов) управления обеспечением транспортной безопасности на ТС;
- описание имеющихся мест размещения и оснащенность инженерно-технических систем транспортной безопасности ТС;
- описание действующего порядка накопления, обработки и хранения данных со всех инженерно-технических систем транспортной безопасности ТС, а также их автоматической передачи в режиме реального времени уполномоченным подразделениям ФСБ России и МВД России;
- описание места размещения и оснащенности действующих КПП;
- описание пропускного режима, установленного для ТС и его критических элементов;

- описание порядка организации открытой, закрытой связи, оповещения сил обеспечения транспортной безопасности, а также взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в субъекте и на ТС, входящими в состав подразделений транспортной безопасности, а также персоналом, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности ТС;

- описание порядка действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва»;

- описание порядка информирования компетентного органа и уполномоченных подразделений органов ФСБ России и МВД России о непосредственных и прямых угрозах совершения АНВ в отношении ТС;

- описание порядка организации субъектом транспортной инфраструктуры учений и тренировок на ТС, как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти;

- описание прочих характерных особенностей эксплуатации ТС, которые необходимо включить в отчет об оценке уязвимости ТС для отображения цельной картины существующей системы мер по обеспечению транспортной безопасности ТС.

Аналитическая часть отчета о проведенной оценке уязвимости ТС содержит информацию о наиболее вероятных способах реализации потенциальных угроз совершения АНВ в отношении ТС, определенных с использованием модели нарушителя, об оценке соответствия представленной документации и фактических результатов обследования ТС требованиям нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности, а также о выявленных недостатках в организации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности ТС.

Заключительная часть отчета о проведенной оценке уязвимости ТС содержит необходимые рекомендации по устранению вы-

явленных несоответствий и приведению степени защищенности ТС в соответствие с требованиями по обеспечению транспортной безопасности, по совершенствованию организационных мероприятий и тактики действий, структуре и оснащенности подразделений транспортной безопасности, совершенствованию инженерных сооружений и инженерно-технических систем транспортной безопасности, а также должны быть отражены:

- изменения имеющихся технологий обработки грузов и пассажиров, порядка эксплуатации ТС;
- назначения лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры и на ТС, персонала, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности ТС;
- изменения принятых субъектом транспортной инфраструктуры внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ТС;
- изменения и оснащение (дооснащения) техническими средствами транспортной безопасности зон безопасности ТС;
- изменения действующих мер по обеспечению транспортной безопасности ТС;
- изменения и оснащение (дооснащение) техническими средствами ТБ зон безопасности критических элементов ТС;
- изменения количества постов (пунктов) управления обеспечением транспортной безопасности на ТС;
- изменения мест размещения и оснащенности инженерно-технических систем транспортной безопасности;
- изменения порядка накопления, обработки и хранения данных со всех инженерно-технических систем, а также их автоматической передачи в режиме реального времени уполномоченным подразделениям ФСБ России и МВД России;
- изменения места размещения и оснащенности действующих КПП;

- изменения пропускного режима, установленного для ТС и его критических элементов;

- изменения порядка организации открытой, закрытой связи, оповещения сил обеспечения транспортной безопасности, а также взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в субъекте и на ТС, входящими в состав подразделений транспортной безопасности, а также персоналом, деятельность которого непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности ТС;

- изменения порядка действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва»;

- изменения порядка информирования компетентного органа и уполномоченных подразделений органов федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел Российской Федерации о непосредственных и прямых угрозах совершения АНВ в отношении ТС;

- изменения порядка организации субъектом транспортной инфраструктуры учений и тренировок на ТС, как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти; прочие рекомендации, необходимые для приведения системы мер транспортной безопасности на ТС в соответствие с требованиями по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Результаты оценки уязвимости одного ТС могут распространяться на группу ТС, идентичных по своим конструктивным, техническим, технологическим характеристикам, которая находится в собственности одного юридического (физического) лица или используется им на ином законном основании.

Перечень работ при проведении оценки уязвимости ОТИ

№ п/п	Особенности при проведении работ по оценке уязвимости		
	ОТИ I и V групп	ОТИ II, III и VI групп	ОТИ IV группы
1	2	3	4
1	Изучение проектной, технической, технологической документации и документов информационного характера		
1.1	Изучение генерального плана объекта, технического паспорта объекта, планов территории, изучение состава объекта (сооружений и технологического оборудования, их балансовой стоимости), порядка и состава технологических операций Изучение документов, определяющих право распоряжаться объектом инфраструктуры железнодорожного транспорта: копии свидетельств государственной регистрации прав собственности; документы кадастрового учета, ситуационный план определения структурных подразделений владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта, в чьем ведении находится проектная, техническая, технологическая, бухгалтерская документация на элементы ОТИ; масштабного (схематического) плана ОТИ		
	Изучение основных показателей работы ОТИ: размеров движения грузовых и пассажирских поездов, перерабатывающей (производственной) способности ОТИ, количества пассажиров в дальнем, местном и пригородном сообщении,	Изучение основных показателей работы ОТИ: размеров движения грузовых и пассажирских поездов, количества пассажиров в дальнем, местном и пригородном сообщении, наличия пассажиропотока в международном сообщении;	Изучение договора аренды земельных участков; технического паспорта БТИ на здание вокзала, поэтажных планов, технических паспортов железнодорожных платформ и путей под платформами. Изучение основных показателей работы ОТИ: размеров движения

	наличия пассажиропотока в международном сообщении, погрузки и выгрузки грузов, в том числе воинских и опасных, наличия примыкающих к ОТИ железнодорожных путей необщего пользования и характер грузовой работы на них, определение максимальной и минимальной численности	определение максимальной и минимальной численности персонала, находящегося на ОТИ; установление балансовой стоимости элементов ОТИ и срока эксплуатации зданий и сооружений по формам ОС-6 (Приложение 2); изучение возможностей (привлекаемых сил и средств) владельца инфраструктуры по восстановлению объекта (по разработанным планам)	пассажирских поездов, количества пассажиров в дальнем, местном и пригородном сообщении, наличия пассажиропотока в международном сообщении, погрузки и выгрузки багажа и грузобагажа; определение максимальной и минимальной численности персонала, находящегося на ОТИ; установление балансовой стоимости элементов ОТИ и срока эксплуатации зданий и сооружений по формам ОС-6 (Приложение 2); изучение возможностей (привлекаемых сил и средств) владельца инфраструктуры по восстановлению объекта (по разработанным планам)
1.2	Изучение проектной и рабочей документации объекта, отдельных элементов объекта, документации инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безопасности, коммуникаций, энергоснабжения, водоснабжения, теплоснабжения, газообеспечения, других систем жизнеобеспечения		
	Охраняемые и неохранные железнодорожные переезды, искусственные сооружения; устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки; строения, сооружения	Охраняемые и неохранные железнодорожные переезды; искусственные сооружения; пересечения с трубопроводами, ЛЭП; устройства и линии сигнализации, централизации	Пассажирское здание, павильоны; пассажирские платформы с навесами и без них, конкорсы и переходы через железнодорожные пути в одном либо в разных уровнях (переходные тоннели, мосты и другие); устройства

№ п/п	Особенности при проведении работ по оценке уязвимости		
	ОТИ I и V групп	ОТИ II, III и VI групп	ОТИ IV группы
1	2	3	4
	и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки; станционное оборудование сетей связи (в том числе пневмопочты) и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы ОТИ; системы электро- и энергоснабжения; пункты технического обслуживания вагонов, в том числе автоматизированные системы коммерческого осмотра поездов и вагонов, устройства выявления неисправностей; пункты экипировки локомотивов; станционные здания; погрузочно-выгрузочные места (стационарные платформы, рампы, площадки) и сборно-разборные (платформы, аппарели),	и блокировки; строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки; оборудование сетей связи, обеспечивающих технологические процессы ОТИ; системы электро- и энергоснабжения, приборов дистанционного выявления неисправностей подвижного состава; здания путевого хозяйства, помещения (кассы), пассажирские платформы; водоразборные колонки, устройства водоснабжения, канализации, ливнеотвода	электро- и энергоснабжения; камеры хранения, багажные помещения; котельные, бойлерные; оборудование сетей связи, защитные сооружения; системы вентиляции, водоразборные колонки, устройства водоснабжения, канализация

	предназначенные для погрузки и выгрузки воинских грузов; вокзальные помещения(кассы), пассажирские платформы; водо-разборные колонки, устройства водоснабжения, канализации		
1.3	Изучение состава и технических характеристик инженерно-технических систем обеспечения безопасности (инженерных сооружений, предназначенных для воспрепятствования несанкционированному проникновению в зону безопасности ОТИ, а также для задержки или замедления проникновения нарушителя, технических средств обеспечения транспортной безопасности, средств сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации)		
1.4	Изучение функциональных особенностей элементов объекта (назначение зданий, сооружений, их внутренних помещений, оборудования, а также технологических и технических характеристик, режимов работы и эксплуатации)		
	Изучение технических паспортов станционных путей, профиля станционных путей, горок, стрелочных переводов, вагонных замедлителей и т.д.; технико-распорядительного акта ОТИ; документов, определяющих границы станционной площадки. Изучение функциональных особенностей основных элементов ОТИ в соответствии	Изучение километровых паспортов пути, планов и профилей пути, графика движения поездов по участку, на котором находится ОТИ; документов, определяющих границы полосы отвода ОТИ. Изучение функциональных особенностей основных элементов ОТИ в соответствии с эксплуатационными инструкциями и определение критиче-	Изучение залов ожидания, кассовых залов, павильонов, камер хранения, пассажирских платформ, конкорсов, переходов, багажных помещений, автостоянок, систем вентиляции, водо-разборных колонок, устройств водоснабжения, канализации. Определение возможных критических элементов ОТИ на основании функциональных особенностей ОТИ путем построения дерева событий

№ п/п	Особенности при проведении работ по оценке уязвимости		
	ОТИ I и V групп	ОТИ II, III и VI групп	ОТИ IV группы
1	2	3	4
	с технологическим процессом ОТИ и определение критических элементов: поста электрической централизации стрелок и сигналов (постов ЭЦ маневровых районов), главных путей, стрелочных районов, отдельных постов управления вагонными замедлителями, вокзальных помещений (касс), пассажирских платформ, переездов, искусственных сооружений. Определение возможных критических элементов ОТИ на основании функциональных особенностей ОТИ путем построения дерева событий	ских элементов ОТИ: главных путей, вокзальных помещений (касс), пассажирских платформ, искусственных сооружений, переездов. Определение возможных критических элементов ОТИ на основании функциональных особенностей ОТИ путем построения дерева событий	
1.5	Изучение географических, топологических, этнических, климатических характеристик района расположения ОТИ, а также криминогенной обстановки		
1.6	Составление рабочих результатов (промежуточное документирование) изучения проектной, технической, технологической документации и документов информационного характера		

2	Изучение руководящих документов обеспечения безопасности объекта, планов, регламентов, должностных инструкций
2.1	Изучение паспорта безопасности объекта и программы обеспечения безопасности
2.2	Изучение планов обеспечения безопасности, планов охраны, схем организации охраны объекта, регламентов и инструкций по вопросам обеспечения безопасности, планов на случай кризисных ситуаций, а также чрезвычайных ситуаций, связанных с АНВ в деятельности ОТИ
2.3	Изучение документов и вопросов взаимодействия с соответствующими территориальными подразделениями МВД России, ФСБ России, МЧС России, другими органами государственной власти и местного самоуправления в области обеспечения транспортной безопасности объекта
2.4	Изучение установленных регламентов и инструкций должностных лиц, отвечающих за обеспечение транспортной безопасности
2.5	Изучение порядка организации системы допуска, документации о внутриобъектовом и пропускном режимах
2.6	Изучение документов по организации системы оповещения и организационного взаимодействия подразделений охраны, их состава, расположения контрольно-пропускных постов обеспечения транспортной безопасности, технической оснащенности, наличия видов вооружения и специальных средств
2.7	Изучение порядка обеспечения устойчивости жизнеобеспечения объекта, защиты передачи информации и хранения баз данных
2.8	Ознакомление с функциональными обязанностями личного состава объекта, в том числе подразделений обеспечения безопасности, с их штатной численностью
2.9	Составление рабочих результатов (промежуточное документирование) изучения руководящих документов обеспечения безопасности объекта, планов, регламентов, должностных инструкций
3	Визуальное обследование объекта, систем жизнеобеспечения, проверка работоспособности и фактического состояния инженерно-технических систем и сил обеспечения транспортной безопасности
3.1	Обследование периметра объекта и его ограждения с фотосъемкой отдельных участков (для объектов воздушного транспорта — съемка с разрешения руководителя ОТИ)

№ п/п	Особенности при проведении работ по оценке уязвимости		
	ОТИ I и V групп	ОТИ II, III и VI групп	ОТИ IV группы
1	2	3	4
3.2	Обследование прилегающей территории, путей подъезда, подхода, мест стоянок и остановки автотранспорта, выявление естественных препятствий и возможных мест укрытия потенциальных нарушителей с фотосъемкой отдельных участков		
3.3	Обследование ближайших зданий и сооружений, их функционального предназначения, контрольно-пропускных пунктов (постов) обеспечения безопасности с фотосъемкой отдельных участков (для объектов воздушного транспорта — съемка с разрешения руководителя ОТИ)		
3.4	Обследование точек доступа к внешним коммуникациям объекта		
3.5	Обследование зоны безопасности, территории ОТИ, наземных, подземных и надземных переходов, зон ограниченного доступа с фотосъемкой отдельных участков (для объектов воздушного транспорта — съемка с разрешения руководителя ОТИ)		
3.6	Обследование отдельных элементов зданий и сооружений, технологического оборудования, поста (пункта) управления обеспечением безопасности		
3.7	Обследование систем водо-, тепло-, газообеспечения, канализации, вентиляции и кондиционирования, систем инженерных коммуникаций, энергоснабжения, систем связи и громкоговорящего оповещения, компьютерной сети		
3.8	Обследование инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности		
3.8.1	Обследование инженерных сооружений, предназначенных для воспрепятствования несанкционированному проникновению в зону безопасности ОТИ, а также для задержки или замедления проникновения нарушителя		

3.8.2	Обследование технических средств обеспечения безопасности, средств сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации
3.9	Проверка работоспособности инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, оповещения и жизнеобеспечения путем контрольных проверок и срабатываний
3.10	Обследование подразделений безопасности (укомплектованность, посты и маршруты патрулирования, фактический состав, состояние технической оснащенности и виды вооружения, места хранения оружия и боеприпасов, помещения для личного состава, возможное наличие кинологического подразделения)
3.11	Определение фактической организации внутриобъектового и пропускного режима, соблюдения лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности ОТИ, соответствующих регламентов и руководящих документов
3.12	Определение фактической реализации организационных, технических мероприятий с использованием имеющихся инженерно-технических систем обеспечения безопасности и реагирования сил обеспечения безопасности по разным сценариям путем учебной, практической отработки акта незаконного вмешательства
3.13	Составление рабочих результатов (промежуточное документирование) визуального обследования объекта, систем жизнеобеспечения, проверки работоспособности и фактического состояния инженерно-технических систем и сил обеспечения безопасности
3.14	Составление и согласование акта обследования объекта
4	Определение соответствия изученной документации и фактических результатов обследования ОТИ требованиям руководящих нормативных документов в области обеспечения транспортной безопасности
4.1	Определение соответствия изученной проектной, технической, технологической документации, действующих на объекте руководящих документов обеспечения безопасности, планов, регламентов, должностных инструкций требованиям нормативных документов в области обеспечения транспортной безопасности

№ п/п	Особенности при проведении работ по оценке уязвимости		
	ОТИ I и V групп	ОТИ II, III и VI групп	ОТИ IV группы
1	2	3	4
4.2	Определение соответствия изученной документации и результатов визуального обследования объекта, обследования систем жизнеобеспечения, проверки работоспособности и фактического состояния инженерно-технических систем и сил обеспечения транспортной безопасности		
4.3	Определение соответствия принимаемых мер существующей системы обеспечения транспортной безопасности объекта нормативным требованиям по обеспечению транспортной безопасности		
4.4	Составление рабочих результатов (промежуточное документирование) проведенного определения соответствия изученной документации и фактических результатов обследования ОТИ требованиям руководящих нормативных документов, а также требованиям по обеспечению транспортной безопасности		
5	Обобщение рабочих результатов, формализация материалов, оформление отчета и рекомендации. Представление результатов для утверждения в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности		
5.1	Описание сил обеспечения безопасности, в том числе подразделений транспортной безопасности объекта с учетом их фактического состояния		
5.2	Описание объекта, его структурных элементов, прилегающей территории, зданий и сооружений, их технологического и функционального назначения		
5.3	Описание инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, систем жизнеобеспечения объекта, средств оповещения, защиты информации с учетом их фактического состояния		

5.4	Составление текстового документа определения способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ с использованием моделей нарушителя применительно к конкретному ОТИ
5.5	Описание ситуации АНВ, порядка реализации организационных и технических мероприятий с использованием имеющихся инженерно-технических систем обеспечения безопасности и реагирования сил обеспечения транспортной безопасности по разным сценариям
5.6	Определение оценки возможных последствий (нанесенного ущерба) экономического, социального, техногенного, геополитического характера при реализации потенциальных угроз АНВ применительно к конкретному ОТИ
5.7	Описание уязвимых зон и критических элементов ОТИ, оценка эффективности существующей системы обеспечения безопасности объекта
5.8	Разработка и оформление таблиц, графических планов-схем, графиков, планов территорий зоны транспортной безопасности, ее отдельных элементов
5.9	Оформление выводов, результатов, определяющих соответствие представленной документации и фактических результатов обследования ОТИ требованиям руководящих нормативных документов, а также требованиям по обеспечению транспортной безопасности
5.10	Разработка и оформление рекомендаций по устранению выявленных несоответствий и приведение степени защищенности объекта в соответствие с требованиями обеспечения транспортной безопасности
5.11	Разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию организационных, регламентных мероприятий с целью реализации в планах мероприятий по обеспечению транспортной безопасности ОТИ

№ п/п	Особенности при проведении работ по оценке уязвимости		
	ОТИ I и V групп	ОТИ II, III и VI групп	ОТИ IV группы
1	2	3	4
5.12	Разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию тактики, структуры, оснащенности подразделений с целью реализации в планах мероприятий по обеспечению транспортной безопасности ОТИ		
5.13	Разработка и оформление рекомендаций по совершенствованию инженерно-технических систем обеспечения безопасности с целью реализации в планах мероприятий по обеспечению транспортной безопасности ОТИ		
5.14	Подписание акта приемки-передачи о выполнении услуги по оценке уязвимости ОТИ		

ГЛАВА 4. ПЛАНИРОВАНИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В соответствии с Федеральным законом № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» для ОТИ и ТС должна быть выполнена оценка уязвимости и разработан план обеспечения транспортной безопасности.

Оценка уязвимости ОТИ и ТС включает в себя строго регламентированные взаимозависимые разделы и выполняется для различных категорий ОТИ и ТС.

К выполнению оценки уязвимости допущены только должным образом аккредитованные специализированные организации.

Исходя из результатов оценки уязвимости ОТИ и/или ТС разрабатывается план обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ), который одобряется соответствующим федеральным агентством.

ПОТБ разрабатывается отдельно для каждого ОТИ, но в некоторых случаях, когда объекты технологически неразделимо связаны между собой, существует возможность разработки группового ПОТБ.

ПОТБ включает в себя нижеперечисленные пункты 4.1.1—4.1.5 раздела 4.1.

4.1. Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на ОТИ и ТС железнодорожного транспорта и метрополитена

4.1.1. Общие сведения об ОТИ

1. Полное наименование ОТИ.

1.1. Категория ОТИ.

2. Полное наименование владельца ОТИ, наименование подразделения (филиала) субъекта ТИ, в управлении (ведении) которого находится ОТИ.

2.1. Документ, который определяет полномочия подразделения (филиала) субъекта транспортной инфраструктуры осуществлять эксплуатацию ОТИ по вопросам транспортной безопасности (с указанием номера и даты документа).

3. Юридический адрес ОТИ.

3.1. Фактический адрес ОТИ, телефон.

3.2. Юридический адрес владельца ОТИ.

3.3. Фактический адрес владельца ОТИ, телефон.

3.4. Номер и дата ЕГРЮЛ владельца ОТИ.

4. Документы, определяющие право распоряжаться ОТИ.

4.1. Номер и дата свидетельств государственной регистрации прав собственности (хозяйственного ведения, оперативного управления, договора аренды), зарегистрированные в Росимуществе.

4.2. Номер и дата документов кадастрового учета.

4.3. Номер и дата выписки из реестров федерального имущества и муниципальной собственности.

4.4. Номер и дата договоров аренды земельных участков ОТИ.

5. Ф.И.О., служебные и домашние телефоны руководящего состава.

5.1. Начальник (руководитель).

5.2. Ответственный за транспортную безопасность в субъекте ТИ.

5.3. Ответственный за транспортную безопасность на ОТИ.

5.4. Руководители подразделений транспортной безопасности.

6. План объекта (масштабный) с использованием условных обозначений, применяемых при проведении оценки уязвимости.

4.1.2. Техническая и технологическая характеристика ОТИ

1. Особенности дислокации:

- географические,
- климатические,
- геологические,
- гидрологические.

2. Транспортные коммуникации.

3. Наличие вокруг ОТИ других производств, населенных пунктов, жилых зданий и иных объектов массового скопления людей, примыкающих к ОТИ, их размещение по отношению к ОТИ.

4. Структурные элементы ОТИ.

4.1. Станционные и другие пути, горки, стрелочные переводы и т.п.

4.2. Охраняемые и неохраняемые переезды, искусственные сооружения.

4.3. Устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки, строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки.

4.4. Оборудование сетей связи (в том числе пневмопочты) и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы.

4.5. Системы электро-, газо- и энергоснабжения.

4.6. Пункты технического обслуживания и экипировки.

4.7. Станционные (вокзальные, административные, производственные и иные) здания.

4.8. Погрузочно-выгрузочные места и устройства (стационарные и сборно-разборные).

4.9. Пассажирские платформы.

4.10. Водоразборные колонки, устройства водоснабжения, канализации.

- 4.11. Посты электрической централизации стрелок и сигналов.
- 4.12. Сведения об опасных веществах и материалах, находящихся на ОТИ.
- 4.13. Сведения об опасных веществах и материалах в составе перевозимых грузов.
- 5. Возможности субъекта ТИ (привлекаемых сил и средств) по восстановлению (по разработанным планам) ОТИ.
- 6. Основные показатели работы ОТИ.
 - 6.1. Размеры движения грузовых поездов.
 - 6.2. Размеры движения пассажирских поездов (включая пригородные).
 - 6.3. Перерабатывающая способность ОТИ.
 - 6.4. Пассажирооборот.
 - 6.4.1. В дальнем сообщении.
 - 6.4.2. В местном сообщении.
 - 6.4.3. В пригородном сообщении.
 - 6.4.4. В международном сообщении.
 - 6.5. Грузооборот.
 - 6.5.1. Погрузка, в том числе опасных грузов.
 - 6.5.2. Выгрузка, том числе опасных грузов.
 - 6.6. Примыкание к ОТИ железнодорожных путей необщего пользования (данные договоров и паспортов).
 - 6.6.1. Количество путей необщего пользования.
 - 6.6.2. Характер грузовой работы на них.
 - 6.7. Численность персонала ОТИ (максимальная, минимальная).
- 7. Балансовая стоимость элементов ОТИ.
- 8. Срок эксплуатации зданий и сооружений.

4.1.3. Лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности ОТИ

Сведения о назначении лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, лиц, занимающих должность на ОТИ и ответственных за обеспечение транспортной безопасности (далее — лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры), лиц, занимающих должность на транспортном средстве и ответственных за обеспечение транспортной безопасности (далее — лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства), персонале, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности, отражаются в соответствии с ПОТБ ОТИ.

1. Организационно-штатная структура управления в субъекте транспортной инфраструктуры.

2. Номенклатура должностей персонала субъекта транспортной инфраструктуры, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ.

3. Приказы о назначении лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте ТИ.

4. Приказы о назначении лиц, занимающих должность на ОТИ и ответственных за обеспечение транспортной безопасности.

5. Номенклатура должностей персонала, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности ОТИ.

6. Номенклатура должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ.

7. Наименование, структура и численность сил транспортной безопасности ОТИ: сформированных или привлеченных подразделений транспортной безопасности.

8. Договоры, на основании которых привлечены подразделения транспортной безопасности для охраны ОТИ.

9. Положение (устав) подразделений транспортной безопасности.

4.1.4. Критические элементы ОТИ

1. Перечень конструктивных элементов, являющихся критическими.

2. Перечень технологических элементов, являющихся критическими.

3. Перечень технических элементов, являющихся критическими.

4. Перечень помещений, строений, являющихся критическими.

4.1.5. Пропускной и внутриобъектовый режим на ОТИ

Положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режиме.

4.2. Пропускной и внутриобъектовый режим

Внутриобъектовый режим — порядок, обеспечиваемый совокупностью мероприятий и правил, выполняемых лицами, находящимися на охраняемых объектах, в соответствии с требованиями внутреннего трудового распорядка и пожарной безопасности.

Охрана объекта организуется на основании положения по организации пропускного и внутриобъектового режима, утвержденного руководителем объекта. При отсутствии положения оно разрабатывается, утверждается и доводится до всех сотрудников объекта на подготовительном этапе, до приема объекта под охрану, с учетом специфики объекта, определенной положением по организации пропускного и внутриобъектового режима, проводится подбор сотрудников охраны объекта, экипировка их спецсредствами, необходимым вооружением и радиостанциями, разрабатываются табели постов и инструкции.

Внутриобъектовый режим устанавливается в целях:

- исключения актов хищений собственности компании;
- исключения актов вандализма со стороны недобросовестных посетителей;
- исключения возможности несанкционированного доступа персонала и посетителей в помещения объекта;
- удобного доступа посетителей к менеджерам, осуществляющим работу с посетителями;
- соблюдения персоналом и посетителями объекта правил внутреннего распорядка и пожарной безопасности;
- установления порядка допуска персонала компании в помещения ограниченного доступа;
- исключения возможности бесконтрольного передвижения посетителей по территории охраняемого объекта.

Надежность внутриобъектового режима достигается:

- осуществлением контрольно-пропускного режима на объекте;

- осуществлением охраны помещений объекта силами охранной структуры;
- осуществлением контроля над состоянием технических средств охраны.

Для организации пропускного режима на предприятии оборудуются контрольно-пропускные пункты (КПП). Оборудование КПП должно обеспечивать необходимую пропускную способность и возможность тщательной проверки пропусков и документов у проходящих лиц, досмотра всех видов транспорта, провозимых грузов и удовлетворять следующим требованиям:

- исключать возможность несанкционированного проникновения через КПП на объект (с объекта) людей и транспортных средств;
- способствовать сокращению времени на проверку документов, досмотр транспорта и материальных ценностей;
- способствовать исключению (сведению к минимуму) ошибок охранника при пропуске людей и транспорта;
- обеспечивать меры безопасности охранника при досмотре транспортных средств.

Все виды КПП должны быть оборудованы необходимыми видами связи и тревожной сигнализации для вызова резерва охраны. На КПП рекомендуется иметь внутренний телефон и список телефонов администрации предприятия.

1. Количество и места расположения постов (пунктов) управления обеспечения транспортной безопасности на ОТИ (кроме описания, указываются на плане ОТИ).

2. Стационарные варианты.

3. Подвижные варианты.

4. Порядок работы, оснащение поста (пункта) управления обеспечения транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, так и с силами обеспечения транспортной безопасности других ОТИ, с которыми имеется технологическое взаимодействие (Приложение № 14 к ПОТБ ОТИ).

1. Силы транспортной безопасности, задействованные в досмотре.

1.1. Состав сил транспортной безопасности, привлекаемых к досмотру.

1.2. Оснащение сил транспортной безопасности, используемое для проведения досмотра (кроме стационарных технических средств).

1.3. Состав групп быстрого реагирования.

2. Порядок реагирования лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности и персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ, а также подразделений транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении ОТИ.

3. Схема организации охраны, маршруты (дополнительно указываются на Плане объекта) и режим патрулирования.

3.1. Зоны свободного доступа.

3.2. Зоны транспортной безопасности.

3.3. Зоны критических элементов.

1. Режим функционирования инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности.

2. Ограничение функционирования объекта и/или изменения порядка эксплуатации ОТИ в случае выявления нефункционирующих и/или технически неисправных инженерно-технических систем.

3. Обеспечение защищенности инженерно-технических систем от несанкционированного доступа к элементам управления.

4. Места размещения и состав расположения инженерно-технических систем на ОТИ (дополнительно указывается на плане ОТИ).

1. Порядок обработки, накопления и хранения данных в электронном виде со всех инженерно-технических систем в соответствии с установленным порядком, уполномоченным подразделениям федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федерального органа исполнительной власти. Вышеуказанные органы исполнительной власти осуществляют функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

2. Порядок передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени.

1. Места размещения КПП на границах зоны транспортной безопасности и/или ее секторов, критических элементов ОТИ, а также зоны свободного доступа ОТИ (дополнительно указываются на плане ОТИ).

2. Оснащение КПП инженерно-техническими системами транспортной безопасности (Приложение № 17 к ПОТБ ОТИ).

1. Виды документов (пропусков), действительные для прохода, проезда физических лиц или перемещения материальных объектов в сектора (зоны) транспортной безопасности и/или на критические элементы ОТИ.

2. Порядок выдачи, изъятия, применения, уничтожения, хранения пропусков.

3. Информация, содержащаяся в данных документах, служащая для идентификации личности.

4. Порядок идентификации личности, в том числе с использованием технических средств.

5. Меры по организации защиты баз данных и реквизитов выданных и планируемых к выдаче документов (пропусков).

1. Порядок выявления и распознавания на КПП или на транспортных средствах физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопас

ности или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ в соответствии с законодательством РФ.

Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемые для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ

Виды связи, применяемые на ОТИ в интересах обеспечения транспортной безопасности, схема связи (Приложение № 16 к ПОТБ ОТИ).

1. Оснащенность мобильными средствами связи подразделений обеспечения транспортной безопасности.
2. Организация открытой связи на ОТИ в интересах сил обеспечения транспортной безопасности.
3. Организация закрытой связи на ОТИ в интересах сил обеспечения транспортной безопасности при введении 2-го и 3-го уровней безопасности на ОТИ.
4. Особенности организации связи при введении 2-го и 3-го уровней безопасности на ОТИ.
5. Порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровней безопасности,

а также реагирования на такую информацию. Порядок действий сил транспортной безопасности при угрозе захвата.

1. Порядок действий сил транспортной безопасности при угрозе взрыва.

1. Перечень должностных лиц ОТИ, имеющих доступ к Плану.

2. Порядок доступа к сведениям, содержащимся в ПОТБ ОТИ.

3. Порядок доступа к сведениям, содержащимся в Плане, уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти РФ.

1. О непосредственных и прямых угрозах совершения АНВ.

2. О совершении АНВ в отношении ОТИ.

3. О всех физических лицах и материальных объектах в случае выявления связи данных лиц и объектов с совершением или подготовкой АНВ.

4. Порядок информирования компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего

функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность

Перечень предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в технологический или перевозочный секторы зоны транспортной безопасности.

Порядок организации учений и тренировок на ОТИ

1. План проведения учений и тренировок.
2. Порядок проведения учений и тренировок самостоятельно.
3. Порядок проведения учений и тренировок с участием представителей федеральных органов исполнительной власти.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ КРИТИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ ОТИ/ТС

1. Основные этапы выявления критических элементов ОТИ/ТС

Методика определения критических элементов ОТИ/ТС предназначена для выявления множества критических элементов, в отношении которых возможно совершение АНВ, чтобы добиться полного или частичного прекращения его функционирования и/или возникновения чрезвычайной ситуации.

С помощью данной методики описываются действия (способы), которые должен совершить нарушитель для того, чтобы осуществить АНВ, что и послужит основой для выявления мест (критических элементов), нуждающихся в защите от АНВ.

Основные этапы выявления критических элементов ОТИ/ТС (они применимы к любому ОТИ/ТС):

1. На первом этапе необходимо проанализировать нежелательные возможные последствия для ОТИ/ТС (полное или частичное прекращение его функционирования и/или возникновение чрезвычайных ситуаций). На этом уровне определяют события, которые следует рассмотреть, и границы исследования.

2. На втором этапе выявляют возможные причины нежелательных последствий.

3. На третьем этапе анализируются нежелательные события (отказы, неисправности), связанные с техническим и технологическим процессами на аналогичных объектах в прошлом, а также последствия, вызванные нежелательными событиями.

4. На четвертом этапе должны быть определены режимы работы ОТИ/ТС. В разных режимах работы могут различаться как оборудование, необходимое для предотвращения последствий, так и сами критические элементы.

5. На пятом этапе определяются системы (и их компоненты), неисправность которых может привести к нежелательным последствиям. Данный этап может быть наиболее сложным и трудоемким применительно к объектам с большим числом систем и многочисленными процессами. Чтобы гарантировать строгий и исчерпывающий учет возможных механизмов возникновения отказов, требуется систематический аналитический подход. При этом надо выявить используемые системы.

6. На шестом этапе определяют перечень неисправностей систем, которые могут вызвать нежелательные последствия.

7. Для выявления критических элементов на седьмом этапе определяются все места на ОТИ/ТС, где могут быть инициированы соответствующие неисправности.

8. После сбора подробной информации по неисправностям систем и расположению оборудования на последнем этапе процесса с помощью методики анализируются места для свершения АНВ. В результате количественной и качественной оценки критериев определяются критические элементы ОТИ/ТС.

Анализ и оценка характеристик сложной технической системы (СТС)		Системы/компоненты, входящие в СТС (б)	
		название	назначение
Объект или сложная техническая система (оборудование) (а)			

Производственный цикл и нежелательное событие, которое может вызвать (в)			Причины (источники) события (г)				
полное прекращение функционирования ОТИ/ТС	частичное прекращение функционирования ОТИ/ТС	возникновение чрезвычайной ситуации					

Режим работы объекта (д)				Нарушения функционирования системы (какие неисправности достаточны для возникновения нежелательного события?) (е)			
работа на полную мощность	регламентные работы	выключенный режим	примечание				

Места расположения (где расположены компоненты, которые должны выйти из строя) (ж)			Места (цели), к которым необходимо проникнуть нарушителю для осуществления АНВ (з)			

Места, защита которых прервет все возможные последовательности, ведущие к нежелательному событию (и)			Критический элемент (к)	
			да	нет

Анализ статистических данных об авариях и АНВ (нежелательных событиях) в прошлом (л)	Последствия аварии, АНВ (нежелательного события) в прошлом (м)		
	полное прекращение функциониро- вания ОТИ/ТС	частичное прекращение функциониро- вания ОТИ/ТС	возникновение чрезвычайной ситуации

Примечания:

1. Приводимые в таблицах числовые значения показателей, характеризующих «Критический элемент», выражают их степень значимости для совершения АНВ. При проведении экспертного моделирования в ходе оценки возможных вариантов реализации нежелательных событий (полное или частичное прекращение функционирования ОТИ/ТС и/или возникновение чрезвычайных ситуаций) должно применяться следующее правило присвоения условного балльного значения:

1 балл — «Необязательно» — данное условие или характеристика не являются определяющими факторами для определения критического элемента;

2 балла — «Вероятно» — данное условие или характеристика могут стать определяющими факторами для определения критического элемента или могут присутствовать более чем в 30 % случаев;

3 балла — «Скорее всего» — данное условие или характеристика является одним из определяющих факторов для определения критического элемента или может присутствовать более чем в 60 % случаев;

4 балла — «Почти в каждом случае» — данное условие или характеристика является основным определяющим фактором для определения критического элемента или может присутствовать более чем в 90 % случаев.

2. При количественной оценке элементов используются только критерии с наивысшей степенью (т.е. наивысшая степень поглощает наименьшие).

Формула защиты критических элементов может быть представлена следующим образом:

Для определения мест защиты (и) критического элемента (к), объекта (а) на различных режимах работы (д) систем, входящих в сложную техническую систему (СТС) (б), необходимо определить причины (источники) (г) нежелательного события (в) и места расположения оборудования (ж), нарушения функционирования которого (е) можно выполнить, только проникнув к уязвимому месту (з); формируется перечень критических элементов ОТИ/ТС (уязвимых мест) с учетом анализа нежелательных событий в прошлом (л) и их последствий (м).

2 Использование метода построения логического дерева событий

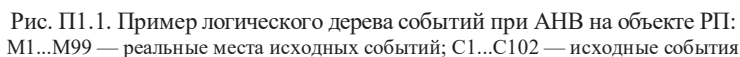
В случаях, когда ОТИ представляет собой систему (например, крупная сортировочная станция), для точного определения критических элементов ОТИ необходимо применять метод построения логического дерева событий АНВ:

- составляется логическая схема, которая графически представляет последовательность событий, приводящих к опасному конечному событию;
- проводится анализ логической схемы с целью определения комбинации исходных событий, достаточных для возникновения опасного конечного события;

- определяется местоположение технологического оборудования, при воздействии на которое могут возникать группы событий, определенные на предыдущем этапе;

- проводится соотнесение группы событий с комбинациями местоположений, в которых может быть осуществлен АНВ, при этом возможно сокращение (оптимизация) групп местоположений за счет логических преобразований.

Полученные комбинации местоположений исходных событий позволяют непосредственно определить критические элементы ОТИ.



Последовательность событий (С), приводящих к опасному конечному событию, представленная на дереве событий АНВ, состоит из трех видов событий:

- 1) конечное — событие, не имеющее соединения с входом другого события;
- 2) промежуточное — событие, имеющее вход и выход;
- 3) исходное — событие, не имеющее входа.

Все исходные события привязаны к местам (М) их проведения и на схеме обозначаются пунктирными прямоугольниками. Логические элементы «или», расположенные между событиями, означают, что событие на его выходе произойдет в том случае, если произойдет хотя бы одно событие на его входе. Логические элементы «и», расположенные между событиями, означают, что событие на его выходе произойдет в том случае, если произойдут все события на его входе (рассматриваются не более трех событий на входе).

Из логической схемы (рис. П1.1) можно сделать вывод, что для возникновения конечного события (полное прекращение выполнения транспортной функции на РП) достаточно, чтобы была реализована одна из групп событий, представленных в табл. П1.2.

Сопоставление групп событий с местоположением исходных событий (табл. П1.1) позволяет найти группы местоположений, в которых может быть реализован АНВ (табл. П1.3).

Проводится исключение групп № 2, 4, 8 (как полностью повторяющие группы № 1, 3, 5), группы № 7 (перекрывается группой № 6), группы № 9 ввиду количества событий, превышающего три места событий. В результате получается перечень групп местоположений, в которых может быть реализован АНВ (табл. П1.4).

Из табл. П1.4 следует, что в местоположениях М1, М2, М6 для достижения конечного события — полного прекращения выполнения транспортной функции на РП — возможно проведение одиночного АНВ, тогда как в местоположениях М3, М4, М5 с той же целью возможны только комплексные АНВ с одновременным воздействием на каждый из элементов РП.

Соответственно элементы М1–М6 должны быть определены как критические, а элементы М7–М99 — как некритические.

Перечень исходных событий для объекта РП

№ п/п	Событие	Условное обозначение	
		события	местополо- жения
1	Разрушение главного железнодорожного пути в четной горловине	C1	M1
2	Обрушение путепровода в четной горловине	C2	M1
3	Разрушение главного железнодорожного пути в нечетной горловине	C3	M2
4	Разрушение горловины парка (приема, сортировочного, отправления)	C4	M
5	Разрушение горловины транзитного парка	C5	M4
6	Разрушение пути транзитного пропуска поездов (обхода железнодорожной станции)	C6	M5
7	Установка на станционном железнодорожном переезде в нечетной горловине постороннего предмета	C7	M2
8	Вывод из строя (разрушение) поста ЭЦ	C8	M6
9	Дистанционное управление стрелками и сигналами для вывода движущегося поезда на встречный железнодорожный путь	C9	M6
10	Блокирование элемента(ов) автоматики, сигнализирующего(их) об аварийной ситуации	C10	M6
11	Блокирование работы вагонных замедлителей	C11	M3
12	Разрушение одного пути в транзитном парке	C12	M7
13	Разрушение одного пути в сортировочном парке	C13	M8
...	...	...	...
102	Сход маневрового тепловоза	C102	M99

Таблица П1.2

**Перечень групп
исходных событий, приводящих
к конечному событию**

№ п/п	Группа событий
1	C1
2	C2
3	C3
4	C7
5	C8
6	C4, C5, C6
7	C6, C11
8	C10, C9
9	C12
...	...
n	C102

Таблица П1.3

**Полный перечень групп
местоположений исходных событий,
приводящих к конечному событию**

№ п/п	Группа местоположений
1	M1
2	M1
3	M2
4	M2
5	M6
6	M3, M4, M5
7	M5, M3
8	M6, M6
9	M7
...	...
n	M99

Таблица П1.4

**Перечень групп местоположений исходных событий,
приводящих к конечному событию**

№ п/п	Группа местоположений
1	M1
2	M2
3	M6
4	M3, M4, M5

**3 Возможные критические элементы ОТИ
и последствия АНВ на них**

3.1. Объекты первой группы (РП)

3.1.1. Критическими элементами РП могут являться:

- пост электрической централизации стрелок и сигналов (пост ЭЦ);
- главные пути в горловинах РП;
- отдельные посты управления вагонными замедлителями;
- пост ЭЦ маневрового района;
- путепроводы над горловинами РП (при наличии);
- путь транзитного пропуска поездов (обход РП).

3.1.2. Возможными негативными последствиями при выводе РП из строя являются:

- при разрушении (захвате) критических элементов РП вследствие террористических актов или иных преступных посягательств возможны жертвы среди эксплуатационного персонала, а во время прохождения по РП пассажирских поездов возможны большие человеческие жертвы. Во время прохождения грузовых поездов, перевозящих горюче-смазочные материалы, химические продукты и т.д., возможны крупные аварии техногенного и экологического характера, что также может привести к большим человеческим жертвам вследствие взрывов, заражения окружающей среды (водоемов), пожаров и т.д. в зависимости от места расположения раздельного пункта;

- вывод объекта из строя приведет к задержке пассажирских и грузовых поездов, в отдельных случаях к необходимости изменения графика движения поездов, расписания движения пассажирских поездов не только данного железнодорожного направления, но и дублирующих железнодорожных направлений, на которые будут направлены поезда в обход разрушенного объекта. Изменения увеличат расстояния перевозок, затраты на формирование поездов, что приведет к дополнительным экономическим потерям.

3.2. Объекты второй группы (*перегоны и контактная сеть на них*)

3.2.1. Критическими элементами железнодорожных перегонов могут являться:

- конструкции верхнего строения пути (в том числе участки с деревянными шпалами), земляное полотно;
- напольные устройства СЦБ на перегоне;
- малые ИССО на перегоне;
- технологическое оборудования и пульта управления на переездах.

Критическими элементами участков контактной сети на перегонах могут являться:

- контактный провод;
- элементы подвески;
- опоры.

3.2.2. Возможными негативными последствиями при выводе железнодорожных перегонов из строя являются:

- при разрушении критических элементов перегонов вследствие террористических актов или иных преступных посягательств во время прохождения по ним пассажирских поездов возможны значительные человеческие жертвы. Во время прохождения грузовых поездов, перевозящих горюче-смазочные материалы, химические продукты и т.д., возможны крупные аварии техногенного и экологического характера, что также может привести к человеческим

жертвам вследствие заражения окружающей среды (водоемов), пожаров и т.д., потере перевозимых грузов;

– вывод объекта из строя приведет к задержке пассажирских и грузовых поездов, в отдельных случаях — к необходимости изменения графика движения поездов, расписания движения пассажирских поездов не только данного железнодорожного направления, но и дублирующих железнодорожных направлений, на которые будут направлены поезда в обход разрушенного объекта (а также при нарушении контактной сети, из-за невозможности перехода на автономные виды тяги, ввиду отсутствия необходимого количества тепловозов и наличия сложного профиля пути). Изменения увеличат расстояния перевозок, затраты на формирование поездов, что приведет к дополнительным экономическим потерям.

3.3. *Объекты третьей группы (ИССО)*

3.3.1. Критическими элементами мостов, путепроводов, эстакад могут являться:

- конструкция моста, путепровода, эстакады (пролетные строения, опоры, устои):

- верхнее строение пути в запретной (охраняемой) зоне,
- технологическое оборудование и пульта управления по подъему пролетов (разведению) моста (разводные, подъемные мосты),
- сигналы, обеспечивающие судоходство;

- тоннели:

- входы в тоннели (порталы), водоотводные штольни,
- защитные сооружения, обеспечивающие необходимую защиту порталов и припортальных участков тоннелей (откосы, оголовки порталов) в зонах опасных геологических процессов (оползней, обвалов);

- системы вентиляции, которые обеспечивают нормированные параметры воздуха в транспортных зонах.

3.3.2. Возможными негативными последствиями при выводе мостов, путепроводов, эстакад из строя являются:

- при разрушении мостов вследствие террористических актов или иных преступных посягательств во время прохождения по ним пассажирских поездов возможны большие человеческие жертвы. Во время прохождения грузовых поездов, перевозящих горюче-смазочные материалы, химические продукты и т.д., возможны крупные аварии техногенного и экологического характера, что также может привести к человеческим жертвам вследствие заражения окружающей среды (водоемов), пожаров и т.д. Кроме того, на судоходных реках при нарушении возможны дополнительные жертвы среди пассажиров, следующих

водным транспортом, аварии речных судов, перевозящих химические продукты и горюче-смазочные материалы и т.д.;

- вывод объекта из строя приведет к изменению плана формирования поездов, к необходимости изменения графика движения поездов, расписания движения пассажирских поездов не только данного железнодорожного направления, но и дублирующих железнодорожных направлений, на которые будут направлены поезда в обход неисправного (разрушенного) объекта. Изменения увеличат расстояния перевозок, затраты на формирование поездов, что приведет к дополнительным экономическим потерям. Кроме того, вывод из строя моста через судоходную реку может привести частично к прекращению судоходства, а железнодорожного моста с комбинированным железнодорожно-автомобильным проездом — к прекращению автомобильного сообщения на данном направлении.

Возможными негативными последствиями при выводе тоннелей из строя являются:

- при разрушении тоннелей вследствие террористических актов или иных преступных посягательств во время прохождения по ним пассажирских поездов возможны большие человеческие жертвы. Во время прохождения грузовых поездов, перевозящих горюче-смазочные материалы, химические продукты и т.д., возможны крупные аварии техногенного и экологического характера, что также может привести к человеческим жертвам вследствие заражения окружающей среды, пожаров и т.п.;

- вывод из строя тоннеля может на длительное время остановить движение по железнодорожному направлению, что приведет к изменению плана формирования поездов, к необходимости изменения графика движения поездов, расписания движения пассажирских поездов не только данного железнодорожного направления, но и дублирующих железнодорожных направлений, на которые будут направлены поезда в обход разрушенного объекта. Изменения увеличат расстояния перевозок, затраты на формирование поездов, что приведет к дополнительным экономическим потерям.

3.4. Четвертая группа (вокзальные и информационные комплексы, пункты управления)

3.4.1. Критическими элементами вокзальных комплексов могут являться:

- пассажирское здание;
- павильоны;
- пассажирские платформы с навесами и без них;
- конкорсы и переходы через железнодорожные пути на одном либо на разных уровнях (переходные тоннели, мосты и другие);
- багажные помещения.

Возможными негативными последствиями при выводе вокзальных комплексов из строя являются:

- при разрушении элементов вокзальных комплексов вследствие террористических актов или иных преступных посягательств при нахождении в них большого числа пассажиров возможны большие человеческие жертвы среди пассажиров и персонала, возможно возникновение пожаров, что также может привести к дополнительным человеческим жертвам и материальному ущербу.

Разрушение элементов вокзальных комплексов в крупных административных центрах будет иметь значительные социальные последствия.

3.4.2. Критическими элементами пунктов управления и информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте могут являться:

- оборудование сетей связи и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы на железнодорожном транспорте и потребность в связи;

- здания пунктов управления владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Возможными негативными последствиями при выводе из строя пунктов управления и информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте могут являться:

- при разрушении (захвате) объектов вследствие террористических актов или иных преступных посягательств прекращение обеспечения руководства технологическим процессом перевозок в целом;

- вывод объектов из строя приведет к значительным задержкам в движении поездов ввиду необходимости задействования дублирующих пунктов (систем) управления, что приведет к значительному экономическому ущербу.

3.5. Объекты пятой группы

3.5.1. Критическими элементами объектов вагонного хозяйства могут являться:

- оборудование электроснабжения;
- оборудование путевого хозяйства на объектах;
- оборудование, необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию) вагонов.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов вагонного хозяйства из строя могут быть гибель персонала, ограничение погрузки грузов, возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар), уничтожение (повреждение) материальных ценностей на значительную сумму. Кроме того, при выходе из строя критических элементов объектов воз-

можно ограничение вагонопотока и затруднения переработки поездов на технической станции.

3.5.2. Критическими элементами объектов локомотивного хозяйства могут являться:

- оборудование электроснабжения;
- склады топлива;
- оборудование путевого хозяйства на объектах;
- оборудование, необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию, экипировке) локомотивов.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов локомотивного хозяйства из строя могут быть гибель персонала, длительная остановка движения поездов; возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей на значительную сумму.

3.5.3. Критическими элементами объектов хозяйства грузовой и коммерческой работы могут являться:

- оборудование электроснабжения;
- склады топлива;
- оборудование путевого хозяйства на объектах;
- оборудование, необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию) устройств и механизмов, предназначенных для погрузки и выгрузки грузов;
- основные погрузочно-выгрузочные механизмы, обеспечивающие технологический процесс.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов хозяйства грузовой и коммерческой работы из строя могут быть гибель персонала, прекращение погрузочно-выгрузочных операций; возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей и принятых к перевозке грузов.

3.5.4. Критическими элементами объектов путевого хозяйства могут являться:

- оборудование электроснабжения;
- склады топлива;
- оборудование путевого хозяйства на объектах;
- оборудование, необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию) машин, устройств и механизмов, предназначенных для содержания путевого хозяйства;
- основные устройства и механизмы, обеспечивающие технологический процесс содержания и ремонта пути.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов путевого хозяйства из строя могут быть гибель персонала, снижение объемов выполнения работ по ремонту пути, возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей.

3.5.5. Критическими элементами пунктов дислокации восстановительных и пожарных поездов могут являться:

- оборудование путевого хозяйства на объектах;
- системы связи и оповещения.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов из строя могут быть гибель персонала, увеличение сроков восстановления прерванного движения поездов, ликвидации аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей.

3.5.6. Критическими элементами баз и складов могут являться:

- заправочные станции;
- хранилища ГСМ и топливораздаточное оборудование;
- другие хранилища с опасными материалами;
- оборудование путевого хозяйства на объектах.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов из строя могут быть гибель персонала, возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей на значительную сумму.

3.5.7. Критическими элементами объектов энергохозяйства могут являться:

- оборудование энергоснабжения;
- оборудование, необходимое для выполнения работ по ремонту (техническому обслуживанию) машин, устройств и механизмов, предназначенных для содержания энергохозяйства;
- основные устройства и механизмы, обеспечивающие технологический процесс содержания и ремонта контактной сети.

Возможными негативными последствиями при выводе объектов энергохозяйства из строя могут быть гибель персонала, снижение объемов выполнения работ по ремонту контактной сети, возникновение аварий техногенного и экологического характера (пожар); уничтожение (повреждение) материальных ценностей.

4 Возможные критические элементы ТС

4.1. Тяговый подвижной состав, тяговые агрегаты и специальный самоходный подвижной состав:

- кабина управления;
- топливные баки;

- автосцепное оборудование;
- автотормозное оборудование.

4.2. Пассажирские вагоны прицепные:

- топливные баки (при наличии);
- рабочее место бригадира и проводников;
- автосцепное оборудование;
- автотормозное оборудование.

4.3. Грузовые вагоны:

– люки, горловины, сливы, приборы и устройства для слива, налива, погрузки и выгрузки грузов в вагонах, используемых для перевозки опасных грузов;

– крепежное оборудование и узлы крепления перевозимых грузов и техники;

- топливные баки (при наличии);
- автосцепное оборудование;
- автотормозное оборудование.

ИНВЕНТАРНАЯ КАРТОЧКА
УЧЕТА ОБЪЕКТА ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ (ФОРМА № ОС-6)
(утв. постановлением Госкомстата России от 21.01.2003)

Правила применения и оформления

В бухгалтерии предприятия на каждый объект основных средств, принятых к учету, ведется «**Инвентарная карточка учета объекта основных средств**» (форма № ОС-6).

Инвентарная карточка учета объекта основных средств применяется в следующих случаях:

- 1) для учета отдельных объектов основных средств,
- 2) для группового учета однотипных объектов основных средств, поступивших в эксплуатацию в одном календарном месяце и имеющих одно и то же производственно-хозяйственное назначение, техническую характеристику и стоимость.

Инвентарные карточки могут группироваться в картотеке согласно Общероссийскому классификатору основных фондов, а внутри разделов подразделов, классов и подклассов — по месту эксплуатации (по структурным подразделениям организации).

Заполнение инвентарных карточек производится на основе:

- акта (накладной) приемки-передачи основных средств,
- технических паспортов,
- других документов по основным средствам, которыми оформляется их приобретение, сооружение, перемещение, дооборудование, реконструкция, модернизация, капитальный ремонт, списание.

Согласно методическим указаниям по бухгалтерскому учету основных средств в инвентарных карточках должны быть приведены основные данные по объекту основных средств:

- срок полезного использования,
- способ начисления амортизации,
- освобождение от начисления амортизации (если имеет место),
- индивидуальные особенности объекта.

Инвентарные карточки, как правило, составляются в одном экземпляре и находятся в бухгалтерии предприятия.

На основные средства, принятые в аренду, для осуществления забалансового учета арендованных объектов в бухгалтерской службе организации-арендатора рекомендуется также открывать инвентарные карточки.

Инвентарные карточки на принятые к бухгалтерскому учету объекты основных средств, а также списанные с бухгалтерского учета в течение отчетного месяца находятся до конца месяца обособленно от инвентарных карточек других основных средств.

В инвентарной карточке производится отметка о выбытии объекта основных средств на основании оформленных актов на списание основных средств, переданных бухгалтерии. Инвентарные карточки по выбывшим объектам основных средств хранятся в течение срока, определяемого руководителем организации.

Правила заполнения строк и граф, которые могут вызвать вопросы

Каждой карточке присваивается порядковый номер, который указывается в строке «Инвентарная карточка №...».

В графе «Дата составления» указывается дата заполнения инвентарной карточки. В случае оформления карточки на вновь поступивший в организацию объект основных средств дата составления должна совпадать с датой заверения бухгалтером акта приемки-передачи, которым была оформлена операция зачисления объекта в состав основных средств. В случае открытия новой инвентарной карточки вместо старой в этой графе указывают дату составления новой карточки.

В графе «По ОКОФ» записывается код, соответствующий данному виду объекта ОС (основных средств) по ОКОФ (Общероссийскому классификатору основных фондов).

В графе «Номер амортизационной группы» указывается номер амортизационной группы, к которой отнесено данное ОС в соответствии с Постановлением № 1. В нашем примере амортизационная группа 5.

В графе «Инвентарный номер» указывается инвентарный номер объекта ОС, который присваивается данному объекту комиссией при его поступлении в организацию и впоследствии, как правило, не изменяется.

Объект основных средств, поступивших в организацию по договору аренды, может учитываться арендатором по инвентарному номеру, присвоенному арендодателем.

В графе «Заводской номер» проставляется заводской номер. Этот номер можно посмотреть:

- на самом основном средстве;
- в техническом паспорте оборудования;
- в акте приемки-передачи (например, при передаче в аренду от другой организации);
- в инвентарной карточке учета ОС, если перемещение ОС происходит внутри предприятия.

В графу «Дата принятия к бухгалтерскому учету» заносим дату включения поступившего оборудования в состав собственных основных средств организации-получателя, которая должна совпадать с датой составления акта приемки-передачи основных средств (кроме зданий, сооружений).

В графе «Дата списания с бухгалтерского учета» указывается дата выбытия ОС.

Строки «Объект (серия, тип постройки или модель, марка)», «Место нахождения объекта основных средств», «Организация-изготовитель» заполняются на основании технической документации или других документов, содержащих соответствующую информацию.

В строке «Место нахождения объекта основных средств» указывается структурное подразделение, где находится ОС.

Далее по тексту документа следует семь разделов. Рассмотрим каждый из них по отдельности.

Раздел 1 «Сведения об объекте основных средств на дату передачи» заполняется на основании данных передающей стороны (организации-сдатчика), имеющих информационный характер для объектов ОС, бывших в эксплуатации. Если организация-получатель купила ОС в розницу или создала самостоятельно, заполнять этот раздел не надо.

В графе «Дата выпуска (постройки)» указываем год выпуска в соответствии с данными технической документации.

В графе «Документ о вводе в эксплуатацию» указываем номер и дату акта приемки-передачи объекта основных средств (ОС-1).

В графе «Фактический срок эксплуатации» обозначается общий срок фактического использования приобретенного ОС у его бывших владельцев с момента ввода объекта в эксплуатацию.

В графе «Сумма начисленной амортизации (износа)» указывается сумма начисленных амортизационных отчислений за все время, которое ОС находилось в эксплуатации.

При заполнении графы «Срок полезного использования» проставляется срок полезного использования ОС, определенного при первичном принятии объекта ОС к учету.

Графа «Остаточная стоимость» предназначена для указания остаточной стоимости ОС, которая при принятии к учету последней организацией-получателем будет принята за первоначальную. При этом под остаточной стоимостью подразумевается разница между первоначальной стоимостью ОС и суммой ранее начисленной амортизации.

Раздел 2 «Сведения об объекте основных средств на дату принятия к бухгалтерскому учету».

В графе «Первоначальная стоимость на дату принятия к бухгалтерскому учету» указываем первоначальную стоимость основного средства, которая берется из раздела 2 графы 1 акта приемки-передачи основных средств, на основании которого заполняется инвентарная карточка.

Значение для заполнения графы «Срок полезного использования» также берется из акта приемки-передачи (раздел 2, графа 2).

В разделе 7 «Краткая индивидуальная характеристика объекта ОС» указываются:

- наименование основного средства;
- количество;
- при содержании драгоценных материалов (металлов, камней) — их наименование, номенклатурный номер, единица измерения, количество и масса.

В графу 8 «Наименование конструктивных элементов и других признаков, характеризующих объект» заносятся основные признаки, характеризующие объект.

Графа «Качественные и количественные характеристики (размеры, прочие сведения)» разделена на графы «Основной объект» и «Приспособления, принадлежности, пристроенные помещения и др.».

В графу 9 «Основной объект» записываются характерные признаки основного объекта основных средств (материал, из которого изготовлен объект, его размеры и другие отличительные особенности).

Графа «Приспособления, принадлежности, пристроенные помещения и др.», в свою очередь, разделена на четыре графы. Названия этих четырех граф с 10-й по 13-ю в форме не указаны. В качестве наименований граф вписывают важнейшие пристройки, приспособления и принадлежности, относящиеся к описываемому в инвентарной карточке основному объекту. (Например, для производственного здания (основного объекта) здесь могут быть указаны вентиляционная камера, вентиляционная труба и т.д.) В перечисленные графы заносят основные характеристики указанных пристроек, приспособлений или принадлежностей: материал, из которого они сделаны, размеры и прочие характеристики.

Существенных отличительных признаков и отдельных приспособлений и принадлежностей в нашем примере нет, поэтому эти графы не заполняем.

После первого заполнения инвентарной карточки в строке «Лицо, ответственное за ведение инвентарной карточки» бухгалтер, заполнивший инвентарную карточку, указывает свою должность, ставит подпись, пишет фамилию и инициалы (расшифровку подписи).

176

5. Изменения первоначальной стоимости объекта основных средств

Реконструкция, достройка, дооборудование, частичная ликвидация, модернизация

вид операции	документ			сумма затрат, руб.
	наименование	дата	номер	
1	2	3	4	5

6. Затраты на ремонт

Ремонт

вид ремонта	документ			сумма затрат, руб.
	наименование	дата	номер	
1	2	3	4	5

7. Краткая индивидуальная характеристика объекта основных средств

Объект основных средств, приспособления, принадлежности

Содержание драгоценных и/или полудрагоценных материалов (металлов, камней и т.д.)

наименование	количество	наименование драгоценных и/или полудрагоценных материалов	номенклатурный номер	единица измерения	количество	масса
1	2	3	4	5	6	7

Наименование конструктивных элементов и других признаков, характеризующих объект	Качественные и количественные характеристики (размеры, прочие сведения)					Примечание
	основного объекта	приспособлений, принадлежностей, пристроенных помещений и др.				
8	9	10	11	12	13	14

В том числе: материалы

Личо, ответственное за ведение инвентарной карточки

(должность)

(подпись)

(расшифровка подписи)

**ОЦЕНКА СИСТЕМЫ ПРИНЯТЫХ МЕР НА ОТИ НА СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
к Методическим рекомендациям по проведению оценки уязвимости ОТИ и ТС**

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
Общие обязанности субъекта транспортной инфраструктуры для ОТИ всех категорий						
	1. Назначить лицо, ответственное за обеспечение ТБ в субъекте транспортной инфраструктуры, а также на каждом ОТИ I и II категории					
	2. Назначить по согласованию с перевозчиком на каждом пассажирском поезде лиц, ответственных за обеспечение ТБ всего пассажирского поезда					
	3. Назначить по согласованию с перевозчиком лиц, ответственных за обеспечение ТБ ТС II категории, ответственными за ТБ всего состава поезда (за исключением случаев, когда ТС II категории включается в состав пассажирского поезда)					
	4. Назначить лицо, ответственное за обеспечение ТБ одного или группы ОТИ III и IV категории					
	5. Образовать (сформировать) в соответствии с особыми уставными задачами и/или привлечь в соответствии с планами обеспечения ТБ подразделения ТБ для защиты ОТИ и/или ТС от АНВ, включая группы быстрого реагирования — специально оснащенные мобильные группы из числа сотрудников подразделений ТБ, круглосуточно выполняющих свои задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение АНВ в зоне ТБ и/или на критических элементах ОТИ и ТС, а также на нарушениях внутриобъектового и пропускного режимов					

6. Разработать, принять и исполнять внутренние организационно-распорядительные документы, направленные на реализацию мер по обеспечению ТБ ОТИ и/или ТС и являющиеся составной частью плана обеспечения ТБ ОТИ и/или ТС, в том числе:		
6.1. Положение (устав) подразделений ТБ ОТИ и/или ТС субъекта транспортной инфраструктуры (при наличии таких подразделений)		
6.2. Организационно-штатную структуру управления ТБ в субъекте транспортной инфраструктуры		
6.3. Номенклатуру (перечень) должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры (далее — персонала), осуществляющих деятельность в зоне ТБ и на критических элементах ОТИ или ТС		
6.4. Номенклатуру (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с обеспечением ТБ ОТИ или ТС		
6.5. Номенклатуру (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне ТБ или на критических элементах ОТИ или ТС		
6.6. Положение (инструкцию) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ или ТС		
6.7. Порядок выявления и распознавания на КПП (постах) или на ТС физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону ТБ или на критические элементы ОТИ или ТС, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону ТБ и на критические элементы ОТИ или ТС в соответствии с законодательством РФ (далее — предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения)		
6.8. Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки данных инженерно-технических систем и средств обеспечения ТБ, осуществляемых для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ или ТС		

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
	6.9. Порядок реагирования лиц, ответственных за обеспечение ТБ и персонала, непосредственно связанного с обеспечением ТБ ОТИ и/или ТС, а также подразделений ТБ (далее — силы обеспечения ТБ) на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении ОТИ или ТС					
	6.10. Порядок информирования компетентного органа в области обеспечения ТБ и уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ и/или ТС					
	6.11. Порядок доведения до сил обеспечения ТБ информации об изменении уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию					
	6.12. Порядок функционирования инженерно-технических систем обеспечения ТБ, включая порядок передачи данных с таких систем уполномоченным подразделениям федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта (далее — порядок передачи данных с инженерно-технических систем)					

7. Обеспечить проведение оценки уязвимости ОТИ и/или ТС и утверждение в установленном порядке результатов оценки уязвимости ОТИ и/или ТС в течение 3 мес. с момента получения уведомления о включении ОТИ и/или ТС в Реестр категорированных ОТИ и ТС и о присвоенной категории ОТИ и/или ТС		
8. Разработать и утвердить план обеспечения ТБ ОТИ и/или ТС в течение 3 мес. и реализовать его в течение 6 мес. с момента утверждения результатов оценки уязвимости ОТИ и/или ТС		
9. Разработать, утвердить и реализовать порядок взаимодействия между силами обеспечения ТБ ОТИ (ТС) и силами обеспечения ТБ других ОТИ и/или ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие		
10. Проверить сотрудников сил обеспечения ТБ с целью выявления оснований, предусмотренных ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», для прекращения трудовых отношений или отказа в приеме на работу		
11. Отказать в приеме на работу лицам, претендующим на занятие должностей, непосредственно связанных с обеспечением ТБ, и прекратить трудовые отношения с лицами, занимающими такие должности, в случае если в отношении данных лиц будут выявлены обстоятельства, указывающие на несоответствие требованиям, установленным законодательством РФ		
12. Осуществлять специальную профессиональную подготовку, повышение квалификации, переподготовку сотрудников сил обеспечения ТБ в образовательных учреждениях высшего, среднего и дополнительного профессионального образования по утвержденным учебным программам с получением документов государственного образца, если такие программы и документы определены законодательством РФ		
13. Допускать к работе на должностях, указанных в номенклатуре (перечне) должностей, персонала, непосредственно связанного с обеспечением ТБ ОТИ и/или ТС, а также привлекать к исполнению обязанностей по защите ОТИ и/или ТС от АНВ в соответствии с планами обеспечения ТБ только сотрудников сил обеспечения ТБ, аттестованных в соответствии с законодательством РФ		

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
	14. Информировать в наглядной и доступной форме всех физических лиц, находящихся на ОТИ или ТС, а также юридических лиц, осуществляющих на них какие-либо виды деятельности, о требованиях законодательства о ТБ и внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению ТБ ОТИ и/или ТС, в части, их касающейся, включая запрещение:					
	14.1. Прохода (проезда) в зоны ТБ вне КПП или без соблюдения условий допуска					
	14.2. Перевозки по поддельным (подложным) и/или недействительным проездным, перевозочным и/или удостоверяющим личность документам					
	14.3. Проноса (провоза) предметов и/или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, а также о предметах и веществах, которые запрещены или ограничены для перемещения					
	14.4. Совершения АНВ в отношении ОТИ и ТС, а также иных действий, приводящих к повреждению устройств и оборудования ОТИ и ТС или использованию их не по функциональному назначению, влекущих за собой человеческие жертвы, материальный ущерб или возможность наступления таких последствий					
	15. Проводить как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти в соответствии с их компетенцией учения и тренировки по реализации планов обеспечения ТБ с периодичностью не реже 1 раза в год для ОТИ и ТС III и IV категорий и не менее 2 раз в год для ОТИ и ТС I и II категорий					

	16. Информировать компетентный орган в области обеспечения ТБ железнодорожного транспорта за 6 мес. до момента изменения конструктивных или технических элементов, технологических процессов на ОТИ или ТС, являющихся основаниями для изменения значения присвоенной категории, планов обеспечения ТБ и (или) необходимости проведения дополнительной оценки уязвимости ОТИ и/или ТС		
	17. Изменять конструктивные или технические элементы, технологические процессы на ОТИ или ТС, а также порядок их эксплуатации только после принятия компетентным органом в области обеспечения ТБ решения о наличии или отсутствии необходимости изменения значения присвоенной категории, проведения дополнительной оценки уязвимости ОТИ или ТС и внесения дополнений в планы обеспечения ТБ ОТИ или ТС в части, касающейся произведенных изменений		
	18. Незамедлительно информировать компетентный орган в области обеспечения ТБ и уполномоченные подразделения федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта об угрозах совершения и/или совершении АНВ в деятельность ОТИ и/или ТС		
	19. Ограничить доступ к сведениям о результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ и/или ТС и планам обеспечения ТБ ОТИ и/или ТС в соответствии с законодательством РФ		
	20. Реализовать предусмотренные планом обеспечения ТБ ОТИ (ТС) дополнительные меры при изменении уровня безопасности в сроки, не превышающие: 12 часов для ОТИ и ТС IV и III категории, 6 часов для ОТИ и ТС II категории и 3 часа для ОТИ и ТС I категории с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности		

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
	21. Выделить на ОТИ и ТС и оборудовать в соответствии с утвержденными планами обеспечения ТБ отдельные помещения или выделенные участки помещений для управления инженерно-техническими системами и силами обеспечения ТБ — посты (пункты) управления обеспечением ТБ в стационарном и (или) подвижном варианте					
	22. Создать и оснастить посты (пункты) управления обеспечением ТБ необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения ТБ ОТИ или ТС, так и с силами обеспечения ТБ других ОТИ или ТС, с которыми имеется технологическое взаимодействие					
	23. Обеспечить круглосуточное непрерывное функционирование постов (пунктов) управления обеспечением ТБ ОТИ или ТС, а также накопление, обработку и хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения ТБ и передачу указанных данных, в соответствии с установленным порядком, уполномоченным подразделениям федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта в соответствии с утвержденными планами обеспечения ТБ					
	24. Обеспечить видеонаблюдение за действиями сил ТБ на КПП и постах (пунктах) управления обеспечением ТБ ОТИ или ТС					
	25. Установить в целях обеспечения ТБ:					

25.1. Конфигурацию и границы территории ОТИ или ТС, доступ в которую физических лиц, пронос (провоз) материальных объектов не ограничивается (далее — зона свободного доступа ОТИ или ТС)		
25.2. Конфигурацию и границы территории или части (наземной, подземной, воздушной, надводной, подводной) ОТИ или ТС, проход в которые осуществляется через КПП (посты) (далее — зоны ТБ), а также критических элементов ОТИ или ТС		
25.3. Конфигурацию и границы участков зоны ТБ ОТИ или ТС, допуск физических лиц и перемещение материальных объектов в которые осуществляется по перевозочным документам и/или пропускам установленных видов в соответствии с номенклатурами (перечнями) должностей и предметами и веществами, которые запрещены или ограничены для перемещения (далее — перевозочный сектор зоны ТБ)		
25.4. Конфигурацию и границы участков зоны ТБ ОТИ или ТС, доступ в которые ограничен для пассажиров и осуществляется для физических лиц и материальных объектов по пропускам установленных видов в соответствии с номенклатурами (перечнями) должностей и предметами и веществами, которые запрещены или ограничены для перемещения (далее — технологический сектор зоны ТБ)		
25.5. Схему размещения и состав оснащения КПП (постов) на границах зоны безопасности и/или ее секторов, критических элементов ОТИ или ТС, а также зоны свободного доступа ОТИ		
26. Изменять конфигурацию и границы зоны ТБ, ее перевозочного и технологического секторов и критических элементов ОТИ или ТС, а также схему размещения и состав оснащения КПП лишь после завершения дополнительной оценки уязвимости и утверждения планов обеспечения ТБ, учитывающих такие изменения		
27. Организовать пропускной и внутриобъектовый режим на ОТИ и/или ТС в соответствии с внутренними организационно-распорядительными документами субъекта транспортной инфраструктуры, направленными на реализацию мер по обеспечению ТБ ОТИ и/или ТС, и утвержденными планами обеспечения ТБ		

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
	28. Воспрепятствовать проникновению любых лиц в зону ТБ или на критические элементы ОТИ или ТС вне установленных (обозначенных) КПП (постов)					
	29. Воспрепятствовать преодолению любыми лицами КПП (постов) без соблюдения условий допуска, наличия и действительности пропусков и иных установленных видов разрешений в зону ТБ или на критические элементы ОТИ или ТС					
	30. Установить единые виды пропусков, действительные для прохода, проезда физических лиц или перемещения материальных объектов в перевозочный и/или технологический секторы зоны ТБ и/или на критические элементы ОТИ или ТС, а также правила их применения, уничтожения пропусков и допуска владельцев в соответствии со следующим порядком:					
	30.1. Постоянные пропуска выдавать персоналу субъекта транспортной инфраструктуры на срок установленных трудовых отношений в соответствии с номенклатурой (перечнем) должностей и на служебные, производственные автотранспортные средства, эксплуатируемые данным субъектом, а также персоналу юридических лиц, осуществляющих деятельность в зонах ТБ ОТИ или ТС в рамках сроков действия договоров и соглашений, обуславливающих такую деятельность, в соответствии с номенклатурой (перечнем) должностей персонала данных юридических лиц, а также на эксплуатируемые такими организациями в зоне ТБ служебные, производственные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы на основании удостоверенных печатью письменных обращений руководителей таких юридических лиц					
	30.2. Постоянные пропуска физических лиц должны содержать следующую информацию: номер пропуска, машиночитываемую и биометрическую часть, наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск, место работы (службы), должность, фамилию, имя, отчество и фотографию владельца, срок и временной интервал действия пропуска и секторы зоны ТБ, в которые допущен владелец					

30.3. Постоянные пропуска служебных, производственных автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов должны содержать следующую информацию: номер пропуска, наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск, вид, марку, модель, цвет, регистрационные знаки (номера), сведения о должности (должностях), лица (лиц), под управлением которых будут находиться данные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы		
30.4. Разовые пропуска выдавать посетителям ОТИ или ТС на основании удостоверенных печатью письменных обращений уполномоченных сотрудников субъекта транспортной инфраструктуры, федеральных органов исполнительной власти или юридических лиц, осуществляющих деятельность на территории ОТИ или ТС		
30.5. Разовые пропуска физических лиц должны содержать следующую информацию: номер пропуска, наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск, срок и временной интервал действия пропуска, секторы зоны ТБ, в которые допущен владелец		
30.6. Письменные обращения на выдачу постоянных и разовых пропусков должны заполняться на русском языке разборчиво от руки или с использованием технических средств (компьютера) без сокращений слов, аббревиатур, исправлений или помарок		
30.7. Письменные обращения на пропуск физического лица должны включать полное наименование организации или юридического лица, инициирующего выдачу пропуска, а также установочные данные лица, которому требуется оформить пропуск, в том числе фамилию, имя, отчество, дату и место рождения, место жительства (пребывания), занимаемую должность, сведения о серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность, а также сведения о целях пребывания в секторах зоны ТБ и сроке (периоде), на который требуется оформить пропуск		

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
	30.8. Письменные обращения на пропуск автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов должны включать полное наименование организации или юридического лица, инициирующего выдачу пропуска, а также сведения об автотранспортных средствах, самоходных машинах и механизмах, на которые требуется оформить пропуск, в том числе их виды, марки, модели, цвет, регистрационные знаки (номера), сведения о должности (должностях) лица (лиц), под управлением которых будут находиться данные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы, а также сведения о целях пребывания в секторах зоны ТБ и сроке (периоде), на который требуется оформить пропуск					
	30.9. Материальные пропуска выдавать на перемещаемые в и/или из зоны ТБ материальные объекты					
	30.10. Материальные пропуска на предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения, а также на иные материальные объекты, содержащие такие предметы и вещества, должны выдаваться персоналу субъекта транспортной инфраструктуры, а также персоналу юридических лиц, осуществляющих деятельность в зонах ТБ ОТИ или ТС, на основании удостоверенных печатью письменных обращений уполномоченных сотрудников субъекта транспортной инфраструктуры, федеральных органов исполнительной власти или юридических лиц, осуществляющих деятельность на территории ОТИ или ТС					

	30.11. Письменные обращения на выдачу материального пропуска на перемещение предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, должны включать полное наименование организации или юридического лица, инициирующего выдачу пропуска, а также установочные данные лица, которому требуется оформить пропуск, в том числе фамилию, имя, отчество, дату и место рождения, место жительства (пребывания), занимаемую должность, сведения о серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность, а также сведения о целях перемещения предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, и сроке (периоде), на который требуется оформить пропуск		
	30.12. Выдавать постоянные и разовые пропуска уполномоченным представителям федеральных органов исполнительной власти РФ, осуществляющим деятельность на ОТИ или ТС, а также прибывающим на ОТИ или ТС для выполнения служебных заданий и функций на основании служебных удостоверений и заданий, предписаний, командировочных удостоверений на КПП по факту обращения в сроки, не препятствующие выполнению ими служебных заданий и функций, или допускать в зону ТБ и на критические элементы ОТИ и/или ТС уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти РФ, прибывающих на ОТИ или ТС для выполнения служебных заданий и функций на основании служебных удостоверений и заданий, предписаний, командировочных удостоверений в сопровождении уполномоченных сотрудников сил ТБ ОТИ или ТС		
	30.13. Пожарно-спасательные расчеты, аварийно-спасательные команды, службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения, бригады скорой медицинской помощи, прибывшие для ликвидации пожаров, аварий, других чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также для эвакуации пострадавших и тяжелобольных, допускаются в зоны ТБ по разовым пропускам, выдаваемым на основании документов, удостоверяющих личность и должность		

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
	30.14. Лиц, обладающих разовыми пропусками, за исключением уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти РФ, допускать в зоны ТБ только в сопровождении сотрудников сил ТБ ОТИ или ТС					
	30.15. Осуществлять выдачу постоянных пропусков по согласованию с уполномоченными подразделениями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел					
	30.16. Осуществлять выдачу разовых пропусков с уведомлением уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ и федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел					
	30.17. Выдавать пропуска любых установленных видов только при личном обращении владельца пропуска, осуществлять регистрацию фактов выдачи в базах данных на электронном и бумажном носителях					
	30.18. Обеспечивать защиту баз данных и реквизитов, выданных и планируемых к выдаче пропусков, от доступа любых лиц, за исключением уполномоченных сотрудников сил обеспечения ТБ и уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти РФ					
	30.19. Электронные и бумажные носители (заготовки) для пропусков хранить в условиях, обеспечивающих невозможность их ненадлежащего использования					
	30.20. Обеспечить ношение пропусков установленного образца при нахождении в зоне ТБ и на критических элементах ОТИ или ТС на видном месте поверх одежды					

	30.21. Изымать пропуска при нарушении их владельцами Положения о пропускном и внутриобъектовом режиме ОТИ или ТС, прекращении трудовых отношений, изменении номенклатуры должностей персонала субъекта транспортной инфраструктуры и юридических лиц, ведущих деятельность на ОТИ или ТС, отзыве согласования на выдачу пропусков, а также в иных случаях, предусмотренных законодательством РФ		
	30.22. Аннулированные пропуска и пропуска с истекшим сроком действия уничтожать с обязательной регистрацией фактов уничтожения в порядке, определенном в Положении (Инструкции) о пропускном и внутриобъектовом режиме		
	30.23. Образцы пропусков всех видов согласовывать с уполномоченными подразделениями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, и компетентным органом в области обеспечения ТБ		
	31. Оснастить ОТИ и/или ТС инженерно-техническими системами обеспечения ТБ в соответствии с утвержденными планами обеспечения ТБ		
	32. Ограничивать функционирование и/или изменять порядок эксплуатации ОТИ или ТС в случае выявления нефункционирующих и/или технически неисправных инженерно-технических систем и средств обеспечения ТБ, наличие которых определено планами обеспечения ТБ ОТИ или ТС, а также в случаях невозможности выполнить с их помощью данные Требования и/или ввести иные меры по обеспечению ТБ в соответствии с планами обеспечения ТБ ОТИ или ТС		
	33. Обеспечить защиту инженерно-технических систем обеспечения ТБ ОТИ (ТС) от несанкционированного доступа к элементам управления, обработки и хранения данных		
	34. Поддерживать средства связи в постоянной готовности к использованию		

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
	35. Задерживать и передавать уполномоченным представителям федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, нарушителей пропускного и внутриобъектового режима, лиц, проносящих или провозящих предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения, лиц, совершающих или подготавливающих АНВ					
	36. Не допускать попадания в зону ТБ и на критические элементы ОТИ или ТС предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, путем их временного изъятия (в соответствии с законодательством РФ) и передачи представителям уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также локализации и устранения последствий их применения					
	37. Обеспечить выполнение Требований силами собственных подразделений ТБ и/или путем привлечения сотрудников сил обеспечения ТБ в отношении досмотра в целях ТБ физических лиц или материальных объектов проходящих, проезжающих (перемещаемых) в перевозочный сектор ТБ ТС, а также их допуска на ТС в соответствии с установленным в отношении данного ТС уровнем безопасности и планом обеспечения ТБ					
	38. Незамедлительно информировать уполномоченных представителей федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел обо всех выявленных, распознанных и идентифицированных предметах и веществах, которые запрещены или ограничены для перемещения, для недопущения их перевозки					

	39. Незамедлительно информировать уполномоченных представителей федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, обо всех физических лицах или материальных объектах, в случае выявления связи данных лиц и объектов с совершением или подготовкой АНВ				
Дополнительные обязанности по выполнению требований всеми субъектами транспортной инфраструктуры для ОТИ различных категорий					
	Воспрепятствовать проникновению нарушителя, в том числе оснащенного специальными техническими средствами:				
	в зону свободного доступа и/или зону ТБ и на критические элементы ОТИ	в перевозочный сектор зоны ТБ и на критические элементы ОТИ	на критические элементы ОТИ		
	Воспрепятствовать проникновению нарушителя ¹ с использованием автотранспортных средств, самоходной техники и машин				
	в зону свободного доступа и/или зону ТБ и на критические элементы ОТИ	в зону ТБ и на критические элементы ОТИ			
		Воспрепятствовать проникновению нарушителя, не оснащенного специальными техническими средствами			
		в технологический сектор зоны ТБ	в зону ТБ ОТИ		
	Оснастить ОТИ техническими средствами обеспечения ТБ, обеспечивающими:				
	– видеоидентификацию ² объектов видеонаблюдения при их перемещении через КПП на границах зоны ТБ и/или критических элементов ОТИ				

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
	– видеораспознавание ³ объектов видеонаблюдения:					
	в перевозочном секторе зоны ТБ и на критических элементах ОТИ	на критических элементах ОТИ				
	– видеообнаружение ⁴ объектов видеонаблюдения:					
	в технологическом секторе зоны ТБ ОТИ	на территории перевозочного сектора зоны ТБ ОТИ	на критических элементах ОТИ			
	– видеомониторинг ⁵ объектов видеонаблюдения:					
	по периметру зоны ТБ и в зоне свободного доступа ОТИ	в границах технологического сектора зоны ТБ	на территории перевозочного сектора зоны ТБ			
	– передачу видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени		– возможность передачи видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем, для III категории — в реальном времени			
	– хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения ТБ в течение:					
	1 мес.	15 сут	10 сут	5 сут		

– выявление нарушителя, в том числе оснащенного специальными техническими средствами		– выявление подготовленного нарушителя	– выявление неподготовленного нарушителя		
в реальном времени на всем периметре внешних границ зоны ТБ и критических элементов ОТИ					
– возможность интеграции технических средств обеспечения ТБ с другими охранными системами:					
электронное документирование перемещения персонала и посетителей в зону ТБ и на критические элементы ОТИ или из них	электронное документирование проходов персонала и посетителей в зону ТБ и на критические элементы ОТИ	запись в журнале фактов прохода в зону ТБ и на критические элементы ОТИ:			
		персонала и посетителей	посетителей		
– принятие решения о соответствии пропуска предъявителя его владельцу на КПП на границах зоны ТБ и критических элементов ОТИ:					
с применением биометрических устройств	с применением биометрических устройств или иным путем, обеспечивающим достоверное сличение идентифицирующих признаков	путем сличения идентифицирующих документов			
– передачу данных в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем о лицах, пропущенных в зону ТБ или на критические элементы ОТИ:		– возможность передачи данных в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем о лицах, пропущенных в зону ТБ или на критические элементы ОТИ:			

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
	в реальном времени	не реже 1 раза в сутки	не реже 1 раза в сутки	1 раз в месяц		
	Обеспечить на ОТИ необходимый количественный и качественный состав, а также схему размещения технических систем и средств досмотра в целях ТБ для идентификации и распознавания предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения:					
	у всех объектов досмотра ⁶ , попадающих в перевозочный и технологический секторы зоны ТБ	у всех объектов досмотра ⁶ , проходящих, проезжающих (перемещаемых) в зону ТБ ОТИ; для дополнительного досмотра в целях ТБ не менее 50% попадающих в зону ТБ ОТИ объектов досмотра	у 25% проходящих, проезжающих (перемещающихся) в зону ТБ ОТИ; для дополнительного досмотра в целях ТБ не менее 10% попадающих в зону ТБ ОТИ объектов досмотра			
Дополнительные обязанности при введении установленных уровней безопасности						
№ 1 (потенциальные угрозы)	Путем проверки документов, наблюдения и собеседования в целях обеспечения ТБ выявлять материальные объекты и физических лиц, подготавливающих или совершающих АНВ:					
	в зоне свободного доступа, зоне ТБ ОТИ, на их границах и на КПП	в зоне ТБ ОТИ и на КПП на ее границах	на КПП на границах зоны ТБ ОТИ			

Проводить подразделениями ТБ досмотр в целях обеспечения ТБ ⁷ для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых будет выявлена связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ				
Выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения путем проведения досмотра в целях обеспечения ТБ:				
всех объектов досмотра	10% физических лиц и материальных объектов, проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону ТБ ОТИ	5% физических лиц и материальных объектов, проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону ТБ ОТИ		
Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения ТБ объектов досмотра, в отношении которых на КПП будет выявлено наличие у них (в них) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, для распознавания и идентификации этих предметов и веществ				
Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения ТБ для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, не менее 5% от общего числа физических лиц и материальных объектов, проходящих, проезжающих (перемещаемых):				

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
№ 1 (потенциальные угрозы)	в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны ТБ ОТИ	в зону ТБ ОТИ				
	Путем постоянного непрерывного контроля сотрудниками сил обеспечения ТБ выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения ТБ выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ					
	Выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ путем патрульного объезда (обхода) периметра зоны ТБ ОТИ:					
	не реже 1 раза за 6 ч	не реже 1 раза за 24 ч				
	Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны ТБ, критических элементов ОТИ					
	Передавать представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, выявленных группами быстрого реагирования нарушителей и идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения:					

	одновременно в любых двух участках зоны ТБ и зоны свободного доступа ОТИ в течение 15 мин с момента их выявления	на любом участке зоны ТБ ОТИ в течение 20 мин с момента их выявления	на любом участке зоны ТБ ОТИ в течение 2 ч с момента их выявления	на любом участке зоны ТБ ОТИ в течение 4 ч с момента их выявления		
	Не допускать посетителей на критические элементы ОТИ					
	Выявлять физических лиц, подготавливающих или совершающих АНВ, путем проверки документов, наблюдения и собеседования в целях обеспечения ТБ:					
	в зоне свободного доступа, зоне ТБ ОТИ и на КПП на их границах	в зоне ТБ ОТИ и на КПП на ее границах	на КПП на границе зоны ТБ ОТИ			
№ 2 (непосредственные угрозы)	Проводить досмотр в целях обеспечения ТБ для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых будет выявлена вероятная связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ					
	Выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения путем проведения досмотра в целях обеспечения ТБ:					
	всех физических лиц и материальных объектов, проходящих, проезжающих (перемещающихся) в зону свободного доступа и в зону ТБ ОТИ	25% физических лиц и материальных объектов, проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону ТБ ОТИ	10% физических лиц и материальных объектов, проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону ТБ ОТИ			

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
№ 2 (непосредственные угрозы)	Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения ТБ физических лиц и материальных объектов, в отношении которых на КПП будет выявлено вероятное наличие у них (в них) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, для распознавания и идентификации этих предметов и веществ					
	Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения ТБ для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения:					
	не менее 10% физических лиц и материальных объектов от общего числа проходящих, проезжающих (перемещаемых) в зону свободного доступа и зону ТБ ОТИ	не менее 10% физических лиц и материальных объектов от общего числа проходящих, проезжающих (перемещаемых) в зону ТБ ОТИ	не менее 5% физических лиц и материальных объектов, проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону ТБ ОТИ			
	Путем постоянного непрерывного контроля выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения ТБ выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ					

	не менее чем двумя сотрудниками сил обеспечения ТБ	сотрудниками сил обеспечения ТБ			
	Выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ путем патрульного объезда (обхода) периметра зоны ТБ ОТИ:				
	не реже 1 раза за 3 ч	не реже 1 раза за 12 ч			
	Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны ТБ, критических элементов ОТИ				
	Передавать представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, выявленных группами быстрого реагирования нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения:				
	одновременно в любых двух участках зоны ТБ и зоны свободного доступа ОТИ в течение 10 мин с момента их выявления	в любом участке зоны ТБ ОТИ и зоны свободного доступа ОТИ:			
		в течение 15 мин с момента их выявления	в течение 1 ч с момента их выявления	в течение 2 ч с момента их выявления	
№ 3 (прямые угрозы)	Не допускать посетителей:				
	на территорию технологического сектора зоны безопасности и на критические элементы ОТИ		на критические элементы ОТИ		
	Путем проверки документов, наблюдения и собеседования в целях обеспечения ТБ выявлять физических лиц и материальные объекты, подготавливающих или совершающих АНВ:				

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
№ 3 (прямые угрозы)	в зоне свободного доступа, зоне ТБ ОТИ и на КПП на их границах			на КПП на границе зоны ТБ ОТИ		
	Проводить досмотр в целях ТБ для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых будет выявлена вероятная связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ					
	Выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения, путем проведения досмотра в целях обеспечения ТБ проходящих, проезжающих (перемещающихся) в зону свободного доступа и зону ТБ ОТИ:					
	всех физических лиц и материальных объектов	50% физических лиц и материальных объектов	25% физических лиц и материальных объектов			
	Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения ТБ для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для свободного перемещения, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых на КПП будет выявлено вероятное наличие у них (в них) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для свободного перемещения					

	Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения ТБ для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения:				
	не менее 25% от общего числа проходящих, проезжающих (перемещаемых) в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны ТБ ОТИ физических лиц и материальных объектов	не менее 15% от общего числа проходящих, проезжающих (перемещающихся) в зону ТБ ОТИ физических лиц и материальных объектов	не менее 10% проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону ТБ ОТИ физических лиц и материальных объектов		
	Путем постоянного непрерывного контроля выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения ТБ выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ:				
	не менее чем тремя сотрудниками сил обеспечения ТБ	не менее чем двумя сотрудниками сил обеспечения ТБ	сотрудниками сил обеспечения ТБ		

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ОТИ				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
№ 3 (прямые угрозы)	Путем постоянного непрерывного патрульного объезда (обхода) периметра зоны ТБ ОТИ выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ	Путем патрульного объезда (обхода) периметра зоны ТБ ОТИ (не реже 1 раза в 6 ч) выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ				
	Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны ТБ, критических элементов ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС					
	Предавать представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения, выявленных группой быстрого реагирования:					

	одновременно в любых трех участках зоны ТБ и зоны свободного доступа ОТИ в течение 5 мин с момента их выявления	одновременно в любых двух участках зоны ТБ и зоны свободного доступа ОТИ в течение 15 мин с момента их выявления	в любом участке зоны ТБ и зоны свободного доступа ОТИ в течение 30 мин с момента их выявления	в любом участке зоны ТБ и зоны свободного доступа ОТИ в течение 1 часа с момента их выявления		

¹ Нарушитель — лицо (группа лиц), пытающееся совершить АНВ.

² Видеоидентификация — идентификация физических лиц и/или ТС, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения.

³ Видеораспознавание — обнаружение и распознавание характера событий, связанных с объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения и их обнаружение в произвольном месте и в произвольное время.

⁴ Видеообнаружение — обнаружение физических лиц и ТС, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения в произвольном месте и в произвольное время.

⁵ Видеомониторинг — обнаружение физических лиц и ТС, являющихся объектами видеонаблюдения, в заданном месте и в заданное время.

⁶ Объекты досмотра — все материальные объекты и физические лица, проходящие, проезжающие (перемещаемые) в зону ТБ.

⁷ Досмотр в целях обеспечения ТБ — мероприятия по обследованию с использованием средств досмотра физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей с целью обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.

МОДЕЛЬ НАРУШИТЕЛЯ к Методическим рекомендациям по проведению оценки уязвимости ОТИ и ТС

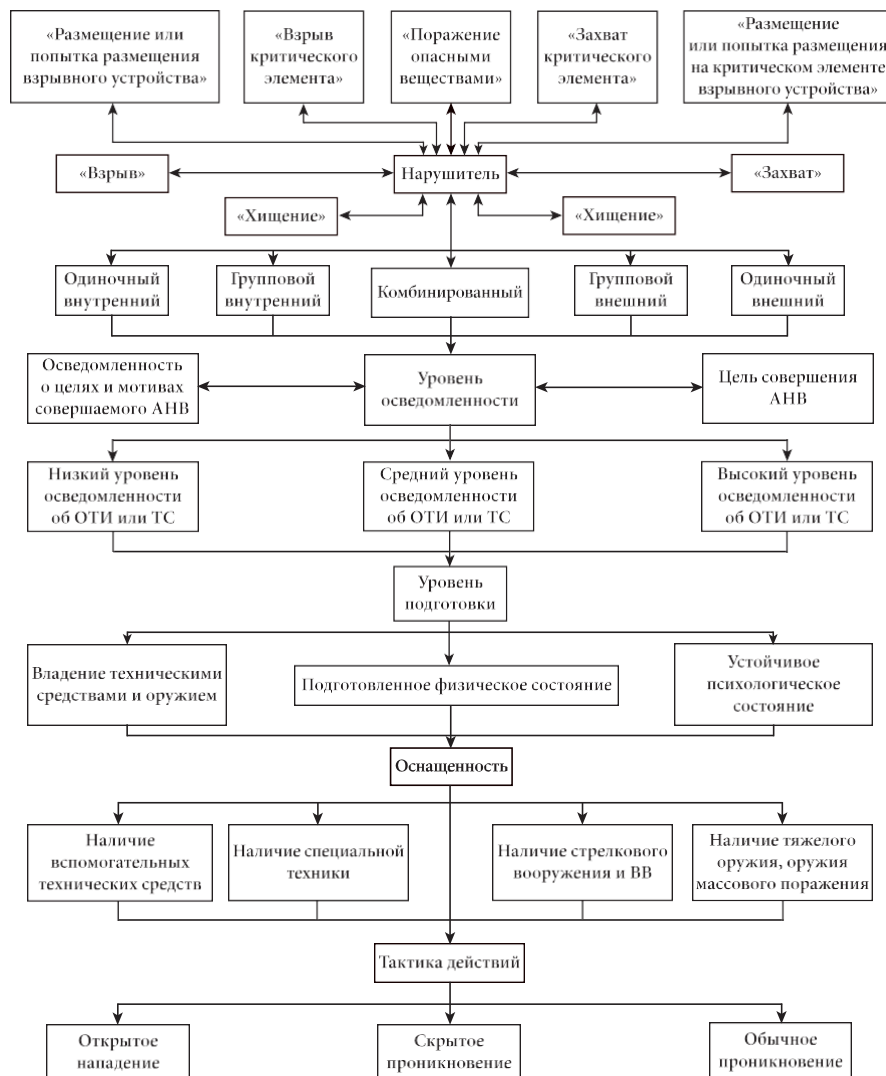


Рис. П4.1. Модель нарушителя

Характеристики модели нарушителя

Взаимосвязь потенциальных угроз и основных характеристик модели нарушителя представлены на рис. П4.1. При разработке проектных угроз и наиболее вероятных сценариев реализации каждого из видов угроз используется модель нарушителя, отдельные показатели которой имеют вероятностный характер и входят с определенными весовыми коэффициентами. Весовые коэффициенты рассчитываются на основании анализа статистических данных по имевшим место АНВ и экспертных заключений. В используемой модели нарушителя в качестве весовых коэффициентов, определяющих вклад того или иного отдельного показателя в характеристику модели нарушителя, применяются условные балльные значения:

– 1 балл — «Необязательно», проставлялся в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя не являются определяющими факторами для достижения нарушителем цели или могут отсутствовать;

– 2 балла — «Вероятно», проставлялись в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя могут стать определяющими факторами для достижения нарушителем цели или могут присутствовать более чем в 30 % случаев реализации угрозы;

– 3 балла — «Скорее всего», проставлялись в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя являются одним из определяющих факторов для достижения нарушителем цели или могут присутствовать более чем в 60 % случаев реализации угрозы;

– 4 балла — «Почти в каждом случае», проставлялись в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя являются основным определяющим фактором для достижения нарушителем цели или могут присутствовать более чем в 90 % случаев реализации угрозы.

Совокупность условных балльных значений модели нарушителя отражает вероятность того, что АНВ при реализации той или иной угрозы будет совершен нарушителем с определенным набором характеристик.

Характеристики нарушителя при совершении АНВ на ОТИ

Характеристика нарушителя при реализации угрозы захвата

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы, на ОТИ являются следующие:

– захват группой вооруженных лиц зала ожидания здания железнодорожного вокзала первой категории, расположенного на особо грузонапряженной недублируемой железнодорожной линии при высоких значениях показателя

вероятности совершения АНВ и показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- захват группой вооруженных лиц здания железнодорожного вокзала второй категории, расположенного на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- захват группой вооруженных лиц локомотивного депо третьей категории, расположенного на грузонапряженной ограниченно дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- захват вооруженным лицом служебного помещения для обслуживающего персонала на железнодорожной станции четвертой категории, расположенной на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы захвата ОТИ, представлены в табл. П4.1.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- наличие многочисленных путей доступа на объект;
- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ОТИ;
- наличие значительного количества обслуживающего персонала;
- наличие значительного количества пассажиров;
- отсутствие мер эффективного оперативного контроля за выполнением мер транспортной безопасности;
- низкий уровень тревожности (бдительности) сотрудников сил транспортной безопасности.

Характеристика нарушителя при реализации угрозы взрыва (обстрела) на ОТИ

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы, на ОТИ являются следующие:

- обстрел вооруженным лицом остекления здания железнодорожного вокзала первой категории, расположенного на особо грузонапряженной недублируемой железнодорожной линии при высоких значениях показателя возможности совершения АНВ и показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

Характеристика нарушителя при совершении АНВ в отношении ОТИ

Характеристика нарушителя			Степень значимости и вероятность проявления показателей при реализации угрозы					
			захват	взрыв (обстрел)	РВУ	ПОВ	бло- киро- вание	хище- ние
Тип наруши- теля	Внутренний	одиночный	1	2	2	2	1	4
		групповой	1	1	1	1	1	2
	Внешний	одиночный	2	3	3	3	1	3
		групповой	3	4	2	2	4	2
	Комбинированный		1	2	2	1	1	3
Тактика действий	Открытое нападение		4	3	1	1	4	1
	Скрытое проникновение		2	3	4	3	1	4
	Обманное проникновение		2	1	3	3	1	2
Осведом- ленность	О целях и мотивах совершения АНВ		1	3	3	3	3	3
	Высокий уровень осведомленности об ОТИ		3	2	1	3	2	4
Оснащен- ность	Наличие вспомогательных технических средств		3	2	1	2	2	2
	Наличие специальной техники		2	2	1	2	1	2
	Наличие стрелкового вооружения и/или СВУ		4	4	4	2	1	1
	Наличие тяжелого оружия, оружия массового поражения		2	2	1	3	1	1
Подготов- ленность	Владение техническими средствами и оружием		3	3	3	3	1	1
	Подготовленное физическое состояние		3	2	2	2	1	1
	Устойчивое психологическое состояние		3	2	2	4	2	2

Примечание:

РВУ — размещение или попытки размещения взрывного устройства;

ПОВ — поражение опасными веществами.

- подрыв железнодорожного пути железнодорожной станции второй категории, расположенной на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- обстрел из ручного гранатомета тяговой подстанции третьей категории, расположенной на негрузонапряженной дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- подрыв железнодорожного пути на железнодорожном перегоне четвертой категории негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы взрыва (обстрела) на ОТИ, представлены выше (см. табл. П4.1).

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- наличие на ОТИ потенциально опасного уязвимого элемента, известного нарушителям;

- отсутствие или недостаточная функциональность технических средств и систем транспортной безопасности в части предупреждения дистанционного поражения;

- характеристики имеющихся технических систем и средств досмотра ОТИ не позволяют в автоматическом режиме выявить и идентифицировать взрывчатые, а также иные вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;

- отсутствие мер эффективного оперативного контроля за выполнением мер транспортной безопасности;

- отсутствие в зонах уязвимости средств охранного видеонаблюдения и освещения ОТИ;

- возможность доступа нарушителей к планам ОТИ.

Характеристика нарушителя при реализации угрозы размещения или попытки размещения взрывного устройства на ОТИ

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ОТИ, являются следующие:

- размещение нарушителем самодельного взрывного устройства в бесхозном предмете в зале ожидания железнодорожного вокзала первой категории, расположенного на особо грузонапряженной недублируемой железнодорож-

ной линии при высоких значениях показателя возможности совершения АНВ и показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- размещение нарушителем самодельного взрывного устройства в бесхозном предмете на пассажирской платформе железнодорожной станции второй категории, расположенной на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- размещение внутренним нарушителем самодельного взрывного устройства в бесхозном предмете на территории локомотивного депо третьей категории, расположенного на грузонапряженной ограниченно дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- размещение нарушителем взрывного устройства на железнодорожном пути моста четвертой категории, расположенного на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы размещения или попытки размещения взрывного устройства на ОТИ, представлены выше (см. табл. П4.1).

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- наличие на ОТИ потенциально опасного уязвимого элемента, известного нарушителям;

- наличие многочисленных путей доступа на ОТИ или ТС;

- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ОТИ;

- наличие значительного количества обслуживающего персонала;

- наличие значительного количества пассажиров;

- система охранного видеонаблюдения не позволяет распознать действия при совершении АНВ и идентифицировать нарушителя в режиме реального времени;

- низкий уровень тревожности (бдительности) сотрудников сил транспортной безопасности;

- характеристики имеющихся технических систем и средств досмотра ОТИ не позволяют в автоматическом режиме выявить и идентифицировать взрывчатые, а также иные вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;

- отсутствие в зонах уязвимости ОТИ средств охранного видеонаблюдения и освещения;
- невозможность организации масштабных зон ограниченного доступа;
- возможность доступа нарушителей к планам ОТИ.

Характеристика нарушителя

при реализации угрозы поражения опасными веществами на ОТИ

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ОТИ, являются следующие:

- распыление нарушителем отравляющего вещества в зале продажи билетов железнодорожного вокзала первой категории, расположенного на особо грузонапряженной недублируемой железнодорожной линии при высоких значениях показателя возможности совершения АНВ и показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- разлив ртути нарушителем в зале ожидания здания железнодорожного вокзала второй категории, расположенного на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- отравление нарушителем ядовитым веществом питьевой воды для бутилированных кулеров, поставляемой в локомотивное депо третьей категории, расположенное на грузонапряженной ограниченно дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- размещение нарушителями радиоактивных веществ в бесхозном предмете на пассажирской платформе четвертой категории, расположенной на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы поражения опасными веществами на ОТИ, представлены выше (см. табл. П4.1).

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- доступность средств быстрого распространения опасных веществ (вентиляция, продукты питания, спецтранспорт и т.п.);
- наличие многочисленных путей доступа на объект;
- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ОТИ;
- наличие значительного количества обслуживающего персонала;

- низкий уровень тревожности (бдительности) сотрудников сил транспортной безопасности;
- характеристики имеющихся технических систем и средств досмотра ОТИ не позволяют в автоматическом режиме выявить и идентифицировать взрывчатые, а также иные вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;
- система охранного видеонаблюдения не позволяет распознать действия при совершении АНВ и идентифицировать нарушителя в режиме реального времени.

Характеристика нарушителя

при реализации угрозы захвата критического элемента ОТИ

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ОТИ, являются следующие:

- захват вооруженными лицами диспетчерского центра управления перевозками первой категории особо грузонапряженной недублируемой железнодорожной линии при высоких значениях показателя возможности совершения АНВ и показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- захват вооруженными лицами склада взрыво- и пожароопасных грузов второй категории железнодорожной станции, расположенной на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- захват вооруженными лицами склада взрыво- и пожароопасных грузов локомотивного депо третьей категории, расположенного на грузонапряженной ограниченно дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- захват вооруженным лицом пульта управления дежурным по станции четвертой категории, расположенной на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы захвата критического элемента ОТИ, представлены в табл. П4.2.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- наличие многочисленных путей доступа на ОТИ;
- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ОТИ;
- возможность доступа нарушителей к планам ОТИ;
- наличие на ОТИ или ТС потенциально опасного уязвимого элемента, известного нарушителям;
- характеристики имеющихся технических систем и средств досмотра ОТИ не позволяют в автоматическом режиме выявить и идентифицировать взрывчатые, а также иные вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;
- невозможность организации масштабных зон ограниченного доступа;
- наличие значительного количества обслуживающего персонала;
- наличие значительного количества пассажиров;
- низкий уровень тревожности (бдительности) сотрудников сил транспортной безопасности.

*Характеристика нарушителя при реализации угрозы взрыва (обстрела)
критического элемента ОТИ*

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ОТИ, являются следующие:

- обстрел диспетчерского центра управления перевозками первой категории особо грузонапряженной недублируемой железнодорожной линии при высоких значениях показателя возможности совершения АНВ и показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- обстрел склада взрыво- и пожароопасных грузов железнодорожной станции второй категории, расположенной на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- обстрел склада взрыво- и пожароопасных грузов локомотивного депо третьей категории, расположенного на грузонапряженной ограниченно дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- обстрел из гранатомета опоры железнодорожного моста четвертой категории, расположенного на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы взрыва (обстрела) критического элемента ОТИ, представлены в табл. П4.2.

**Характеристика нарушителя
при совершении АНВ в отношении критического элемента ОТИ**

Характеристика нарушителя			Степень значимости и вероятность проявления показателей при реализации угрозы		
			захват	взрыв (обстрел)	РВУ
Тип нарушителя	Внутренний	одиночный	1	2	2
		групповой	2	1	1
	Внешний	одиночный	1	2	3
		групповой	4	3	2
	Комбинированный		3	2	3
Тактика действий	Открытое нападение		4	3	1
	Скрытое проникновение		1	1	4
	Обманное проникновение		3	2	3
Осведомленность	О целях и мотивах совершения АНВ		3	3	4
	Высокий уровень осведомленности об ОТИ		4	4	4
Оснащенность	Наличие вспомогательных технических средств		3	2	2
	Наличие специальной техники		3	2	3
	Наличие стрелкового вооружения и/или СВУ		4	4	4
	Наличие тяжелого оружия, оружия массового поражения		1	3	1
Подготовленность	Владение техническими средствами и оружием		4	4	4
	Подготовленное физическое состояние		4	3	4
	Устойчивое психологическое состояние		3	3	4

Примечание: РВУ — размещение или попытки размещения взрывного устройства.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- отсутствие или недостаточная функциональность технических средств и систем транспортной безопасности в части предупреждения дистанционного поражения;

- характеристики имеющихся технических систем и средств досмотра ОТИ не позволяют в автоматическом режиме выявить и идентифицировать

взрывчатые, а также иные вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;

- отсутствие мер эффективного оперативного контроля за выполнением мер транспортной безопасности;
- отсутствие в зонах уязвимости ТС или ОТИ систем охранного видеонаблюдения и освещения.

*Характеристика нарушителя
при реализации угрозы размещения или попыток размещения
на критическом элементе ОТИ взрывных устройств*

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ОТИ, являются следующие:

- размещение нарушителем, выполняющим работы по техническому обслуживанию систем вентиляции, взрывного устройства в диспетчерском центре управления перевозками первой категории особо грузонапряженной недублируемой железнодорожной линии при высоких значениях показателя возможности совершения АНВ и показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- размещение внутренним нарушителем самодельного взрывного устройства на складе взрыво- и пожароопасных грузов железнодорожной станции второй категории, расположенной на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- размещение внутренним нарушителем самодельного взрывного устройства на складе взрыво- и пожароопасных грузов локомотивного депо третьей категории, расположенного на грузонапряженной ограниченно дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;

- размещение нарушителем взрывного устройства под опорой железнодорожного моста четвертой категории, расположенного на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы размещения или попыток размещения на критическом элементе ОТИ взрывных устройств, представлены в табл. П4.2.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- система охранного видеонаблюдения и освещения ОТИ или ТС не обеспечивают распознавание объектов на критических элементах либо неспособны обеспечить выявление подготовленного нарушителя;
- наличие значительного количества обслуживающего персонала;
- наличие на ОТИ потенциально опасного уязвимого элемента, известного нарушителям;
- возможность доступа нарушителей к планам ОТИ;
- характеристики имеющихся технических систем и средств досмотра ОТИ не позволяют в автоматическом режиме выявить и идентифицировать взрывчатые, а также иные вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;
- отсутствие мер эффективного оперативного контроля за выполнением мер транспортной безопасности.

*Характеристика нарушителя
при реализации угрозы блокирования ОТИ*

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ОТИ, являются следующие:

- занятие демонстрантами железнодорожных путей вокзала первой категории, расположенного на особо грузонапряженной недублируемой железнодорожной линии при высоких значениях показателя возможности совершения АНВ и показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- занятие демонстрантами железнодорожных путей вокзала второй категории, расположенного на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- забастовка работников локомотивного депо третьей категории, расположенного на грузонапряженной ограниченно дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- преднамеренное размещение транспортных средств на нерегулируемом железнодорожном переезде железнодорожной станции четвертой категории, расположенной на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы блокирования ОТИ, представлены в табл. П4.1.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- наличие значительного количества обслуживающего персонала;
- наличие многочисленных путей доступа на ОТИ или ТС;
- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ОТИ;
- наличие на ОТИ потенциально опасного уязвимого элемента, известного нарушителям;
- возможность доступа нарушителей к планам ОТИ;
- наличие большого числа пользователей на ОТИ;
- невозможность организации масштабных зон ограниченного доступа на ОТИ.

Характеристика нарушителя при реализации угрозы хищения на ОТИ

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ОТИ, являются следующие:

- хищение нарушителями оборудования из складских помещений железнодорожного вокзала первой категории, расположенного на особо грузонапряженной недублируемой железнодорожной линии при высоких значениях показателя возможности совершения АНВ и показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- хищение нарушителями оборудования из складских помещений железнодорожного вокзала второй категории, расположенного на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- хищение нарушителями цветных металлов на тяговой подстанции третьей категории, расположенной на негрузонапряженной дублируемой железнодорожной линии при высоком значении показателя возможности совершения АНВ и низком значении показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования;
- хищение цветных металлов нарушителями с линейного устройства сигнализации, централизации, блокировки и связи четвертой категории, расположенного на негрузонапряженной полностью дублируемой железнодорожной линии при низких значениях показателей, характеризующих размер всех видов ущербов, определенных на этапе категорирования.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы хищения на ОТИ, представлены в табл. П4.1.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- СОВН и освещение ОТИ не обеспечивают мониторинг всей зоны безопасности ОТИ, обнаружение и распознавание объектов на путях подхода нарушителей, либо не способны выявить подготовленного нарушителя;
- низкий уровень тревожности сотрудников сил транспортной безопасности;
- вероятность вовлечения внутренних нарушителей, использующих обманную тактику;
- отсутствие или недостаточность процедур «встречного» досмотра на выходе из ОТИ;
- наличие многочисленных путей доступа на ОТИ или ТС;
- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ОТИ;
- невозможность организации масштабных зон ограниченного доступа на ОТИ.

Характеристики нарушителя при совершении АНВ в отношении ТС

Характеристика нарушителя при реализации угрозы захвата ТС

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ТС, являются следующие:

- захват группой вооруженных лиц купейного пассажирского вагона первой категории дальнего следования;
- захват вооруженными лицами ТС второй категории для перевозки опасных грузов;
- захват вооруженным лицом локомотива;
- захват вооруженными лицами ТС четвертой категории для перевозки грузовых отправок.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы захвата ТС, представлены в табл. П4.3.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- отсутствие средств дополнительной оперативной связи либо средств подачи условных сигналов (сигнализации) на всех ТС;
- наличие значительного количества обслуживающего персонала;
- относительная легкость создания нарушителями видимости легитимности действий;
- наличие значительного количества пассажиров, пользователей и посетителей ТС (проводящих), а также низкий уровень контроля при посадке на ТС;
- невозможность организации масштабных зон ограниченного доступа;
- невозможность оснащения всех ТС эффективными средствами досмотра.

Характеристика нарушителя при совершении АНВ в отношении ТС

Характеристика нарушителя			Степень значимости и вероятность проявления показателей при реализации угрозы					
			захват	взрыв (обстрел)	РВУ	ПОВ	бло-киро-вание	хище-ние
Тип нарушителя	Внутренний	одиночный	1	2	1	1	1	3
		групповой	1	1	1	1	1	2
	Внешний	одиночный	2	2	3	4	3	4
		групповой	4	4	2	2	4	2
	Комбинированный		1	1	1	1	1	2
Тактика действий	Открытое нападение		4	4	1	2	3	1
	Скрытое проникновение		1	3	4	3	4	4
	Обманное проникновение		1	1	3	1	1	1
Осведомленность	О целях и мотивах совершения АНВ		3	3	3	3	2	1
	Высокий уровень осведомленности об ОТИ		2	2	2	3	1	3
Оснащенность	Наличие вспомогательных технических средств		2	2	1	3	2	3
	Наличие специальной техники		2	1	1	1	1	1
	Наличие стрелкового вооружения и/или СВУ		4	4	4	1	1	1
	Наличие тяжелого оружия, оружия массового поражения		2	3	1	4	1	1
Подготовленность	Владение техническими средствами и оружием		4	3	2	2	1	1
	Подготовленное физическое состояние		3	2	2	3	2	1
	Устойчивое психологическое состояние		3	3	4	3	2	2

Примечание:

РВУ — размещение или попытки размещения взрывного устройства;

ПОВ — поражение опасными веществами.

Характеристика нарушителя при реализации угрозы взрыва (обстрела) ТС

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ТС, являются следующие:

- обстрел из гранатомета пассажирского вагона первой категории дальнего следования;
- обстрел из гранатомета ТС второй категории для перевозки опасных грузов;
- обстрел из гранатомета локомотива;
- обстрел из гранатомета ТС четвертой категории для перевозки грузовых отправок.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы взрыва (обстрела) ТС, представлены в табл. П4.3.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- отсутствие возможности размещения большинства инженерно-технических систем ТБ на ТС;
- характеристики имеющихся технических систем и средств досмотра не позволяют оперативно выявлять и идентифицировать взрывчатые, а также иные вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;
- невозможность контроля за внешними воздействиями на ТС в пути (в зоне уязвимости);
- наличие многочисленных путей доступа на ТС;
- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ТС;
- наличие значительного количества обслуживающего персонала;
- наличие значительного количества пассажиров.

Характеристика нарушителя при реализации угрозы размещения или попытки размещения взрывного устройства на ТС

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ТС, являются следующие:

- пронос и размещение нарушителем самодельного взрывного устройства, закамуфлированного под хозяйственную сумку или иной предмет, в салоне пассажирского вагона пригородного сообщения первой категории с целью дальнейшего подрыва;
- размещение нарушителем самодельного взрывного устройства с часовым механизмом на деталях ТС второй категории для перевозки опасных грузов;
- скрытное размещение нарушителем самодельного взрывного устройства с часовым механизмом на корпусе локомотива;
- размещение нарушителем самодельного взрывного устройства с часовым механизмом на корпусе ТС четвертой категории для перевозки грузовых отправок.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы размещения или попытки размещения взрывного устройства на ТС, представлены в табл. П4.3.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- отсутствие возможности размещения большинства инженерно-технических систем транспортной безопасности на ТС;
- наличие многочисленных путей доступа на ТС;
- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ТС;
- наличие значительного количества обслуживающего персонала;
- наличие значительного количества пассажиров;
- характеристики имеющихся технических средств транспортной безопасности и средств досмотра не позволяют оперативно выявлять и идентифицировать взрывчатые, а также иные вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;
- невозможность контроля за внешними воздействиями на ТС в пути следования.

Характеристика нарушителя

при реализации угрозы поражения опасными веществами на ТС

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ТС, являются следующие:

- распыление нарушителем отравляющих веществ с использованием системы кондиционирования в купейном пассажирском вагоне первой категории поезда дальнего следования;
- намеренное повреждение нарушителем запорных элементов емкостей ТС второй категории для перевозки опасных грузов, перевозящего АОХВ;
- заброс в кабину машиниста локомотива дымовой шашки, выделяющей отравляющие вещества;
- размещение в ТС четвертой категории для перевозки грузовых отправок бесхозного предмета с радиоактивными материалами.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы поражения опасными веществами на ТС, представлены в табл. П4.3.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- отсутствие возможности размещения большинства инженерно-технических систем транспортной безопасности на ТС;
- применяемые технические средства транспортной безопасности и средства досмотра на ТС не способны выявить и идентифицировать взрывчатые вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;

- наличие многочисленных путей доступа на ТС;
 - возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ТС;
 - наличие значительного количества обслуживающего персонала;
 - наличие значительного количества пассажиров;
 - невозможность контроля за внешними воздействиями на ТС в пути следования;
- невозможность организации масштабных зон ограниченного доступа.

Характеристика нарушителя

при реализации угрозы захвата критического элемента ТС

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ТС, являются следующие:

- захват вооруженным лицом купе проводника пассажирского купейного вагона первой категории в составе поезда дальнего следования;
- захват цистерны второй категории с аварийно-опасными химическими веществами (АОХВ) нарушителем с целью нанесения экологического ущерба путем загрязнения ими прилегающей к железнодорожному пути территории;
- захват кабины машиниста локомотива;
- захват нарушителем думпкара четвертой категории с сыпучими строительными веществами с целью нанесения экологического ущерба путем загрязнения ими прилегающей к железнодорожному пути территории.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы захвата критического элемента ТС, представлены в табл. П4.4.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- наличие многочисленных путей доступа на ТС;
- сложность проведения идентификации и досмотра пользователей ТС, попадающих под ориентировки на лиц, подозреваемых в совершении или подготовке к совершению АНВ;
- доступность сведений о критических элементах ТС;
- возможность скрытого пересечения границ зон безопасности ТС;
- наличие значительного количества обслуживающего персонала;
- наличие значительного количества пассажиров;
- невозможность организации масштабных зон ограниченного доступа.

Характеристика нарушителя

при реализации угрозы взрыва (обстрела) критического элемента ТС

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ТС, являются следующие:

- заброс в окно купе проводника пассажирского купейного вагона первой категории дальнего следования ручной гранаты;

**Характеристика нарушителя при совершении АНВ
в отношении критического элемента ТС**

Характеристика нарушителя			Степень значимости и вероятность проявления показателей при реализации угрозы		
			захват	взрыв (обстрел)	РВУ
Тип нарушителя	Внутренний	одиночный	1	1	2
		групповой	1	1	1
	Внешний	одиночный	2	3	3
		групповой	4	2	1
	Комбинированный		1	1	1
Тактика действий	Открытое нападение		4	4	1
	Скрытое проникновение		1	2	4
	Обманное проникновение		2	1	3
Осведомленность	О целях и мотивах совершения АНВ		2	1	3
	Высокий уровень осведомленности об ОТИ		4	3	3
Оснащенность	Наличие вспомогательных технических средств		2	2	2
	Наличие специальной техники		2	2	2
	Наличие стрелкового вооружения и/или СВУ		4	4	4
	Наличие тяжелого оружия, оружия массового поражения		1	2	1
Подготовленность	Владение техническими средствами и оружием		3	3	3
	Подготовленное физическое состояние		3	3	2
	Устойчивое психологическое состояние		3	3	4

Примечание: РВУ — размещение или попытки размещения взрывного устройства.

- обстрел из гранатомета сцепного устройства состава ТС второй категории для перевозки опасных грузов;
- заброс в кабину машиниста локомотива ручной гранаты;
- обстрел из стрелкового оружия блокирующих устройств полувагона четвертой категории в целях нанесения экологического ущерба путем высыпания перевозимых грузов.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы взрыва (обстрела) критического элемента ТС, представлены в табл. П4.4.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- характеристики имеющихся технических средств ТБ и средств досмотра не позволяют оперативно выявлять и идентифицировать взрывчатые, а также иные вещества, которые могут быть использованы при совершении АНВ;

- технические средства ТБ не позволяют распознать действия, связанные с совершением АНВ, и идентифицировать нарушителя в режиме реального времени;

- доступность сведений о критических элементах ТС;

- невозможность оснащения всех ТС эффективными средствами досмотра;

- невозможность контроля за внешними воздействиями на ТС в пути следования;

- отсутствие или недостаточная функциональность инженерно-технических систем ТБ в части предупреждения дистанционного поражения.

Характеристика нарушителя

при реализации угрозы размещения или попытки размещения на критическом элементе ТС взрывного устройства

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ТС, являются следующие:

- размещение в купе проводника пассажирского купейного вагона первой категории в составе поезда дальнего следования взрывного устройства, замаскированного в сдаваемом нарушителем по прибытии в пункт назначения использованном постельном белье;

- размещение нарушителем взрывного устройства на сцепном устройстве ТС второй категории для перевозки опасных грузов;

- размещение внутренним нарушителем взрывного устройства в личных вещах в кабине машиниста локомотива;

- размещение нарушителем взрывного устройства на сцепном устройстве ТС четвертой категории для перевозки грузовых отправок.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы размещения или попытки размещения на критическом элементе ТС взрывного устройства, представлены в табл. П4.4.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- технические средства ТБ и освещение ТС не обеспечивают распознавание объектов на критических элементах либо не способны обеспечить выявление подготовленного нарушителя;

- низкий уровень тревожности (бдительности) сотрудников сил транспортной безопасности;
- наличие многочисленных путей доступа к ТС;
- невозможность оснащения всех ТС эффективными средствами досмотра;
- невозможность контроля за внешними воздействиями на ТС в пути следования.

Характеристика нарушителя при реализации угрозы блокирования ТС

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ТС, являются следующие:

- размещение на железнодорожных путях посторонних предметов, делающих невозможным движение состава пассажирских купейных вагонов первой категории дальнего следования;
- размещение на железнодорожных путях посторонних предметов, делающих невозможным движение состава ТС второй категории для перевозки опасных грузов;
- размещение на железнодорожных путях посторонних предметов, делающих невозможным движение локомотива третьей категории;
- размещение на железнодорожных путях посторонних предметов, делающих невозможным движение состава полувагонов четвертой категории для перевозки грузовых отправок.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы блокирования ТС, представлены в табл. П.4.3.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- невозможность организации масштабных зон ограниченного доступа;
- наличие многочисленных путей доступа к ТС;
- доступность сведений о критических элементах ТС;
- отсутствие средств дополнительной оперативной связи либо средств подачи условных сигналов (сигнализации) на всех ТС.

Характеристика нарушителя при реализации угрозы хищения ТС

Характерными примерами совершения АНВ, соответствующих данному виду угрозы на ТС, являются следующие:

- хищение нарушителями обивочного материала сидений пассажирского вагона первой категории пригородного сообщения;
- хищение нарушителем элементов системы, обеспечивающей поддержание постоянного давления (температуры) в ТС второй категории для перевозки опасных грузов;
- хищение элементов двигателя локомотива;

- хищение нарушителем элементов стопорных и запорных устройств для размещения и фиксации крупногабаритного груза на ТС четвертой категории для перевозки грузовых отправок.

Основные показатели, характеризующие нарушителя при реализации угрозы хищения ТС, представлены в табл. П4.3.

Основными факторами уязвимости ОТИ, которые могут быть существенными для совершения АНВ данного вида угрозы, являются следующие:

- низкий уровень тревожности (бдительности) сотрудников сил транспортной безопасности;
- невозможность организации масштабных зон ограниченного доступа;
- наличие многочисленных путей доступа к ТС;
- доступность сведений о критических элементах ТС;
- вероятность вовлечения внутренних нарушителей, использующих обманную тактику;
- отсутствие или неэффективность процедур досмотра на выходе.

**МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ
КОЛИЧЕСТВЕННЫХ И КАЧЕСТВЕННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК
ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ СИСТЕМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
к Методическим рекомендациям
по проведению оценки уязвимости ОТИ и ТС**

Методика определения сил и средств, необходимых для пресечения АНВ

Специфические требования к облику инженерно-технических систем ТБ вытекают из специфики набора угроз, а точнее — сценариев их реализации с учетом принятых моделей нарушителя.

При этом сценарий реализации угроз представляется как последовательность действий нарушителя от начала проникновения на ОТИ/ТС и до окончания выполнения действий по достижению поставленной цели. При этом сценарии разбиваются на отдельные эпизоды. Эпизоды могут привязываться к узловым действиям нарушителя по достижению отдельных целей, например:

- проникновение на территорию ОТИ/ТС;
- силовое нападение на ОТИ/ТС;
- проникновение на ОТИ/ТС обманным путем через точки доступа;
- вскрытие помещений и хранилищ и хищение (уничтожение) ценностей, документов и имущества внутренним нарушителем;
- деструктивное воздействие внешних и внутренних нарушителей на систему связи и обмена данными.

Однако, поскольку данные действия совершаются на различных участках территории ОТИ/ТС, представляется целесообразным привязать действия нарушителей к пространственным точкам ОТИ/ТС:

- проникновение на территорию ОТИ/ТС;
- движение по территории;
- преодоление границы критического элемента;
- продвижение к критическому элементу;
- количество критических элементов (действия с критическим элементом);
- отход за пределы территории ОТИ/ТС.

Все действия нарушителей, включаемые в сценарии реализации угроз, могут быть объединены в три группы:

I. Действия по преодолению инженерно-технических систем ТБ обеспечения безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства запретных зон.

II. Действия (способы действий) при движении по территории объекта.

III. Действия по достижению критического элемента (конечной цели акции).

Группы действий нарушителей, в свою очередь, содержат общие описания способов действий нарушителей. Поскольку количество способов действий велико, а их текстовые описания трудны для работы с обобщением информации, предлагается их формализовать методом цифрового кодирования. При этом формализация позволит справиться с большим объемом обобщения материалов при обосновании облика инженерно-технических систем ТБ обеспечения безопасности ОТИ/ТС. Пример такого кодирования способов действий приведен в табл. П5.1.

Каждому из действий нарушителей на любом этапе (эпизоде) реализации сценария (см. табл. П5.1) можно противопоставить определенные мероприятия системы охраны (силы и инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности) (табл. П5.2).

Теперь по каждому из эпизодов сценариев (табл. П5.3) определим частоту использования разных способов действий нарушителя при реализации БПУ. Для этого подсчитаем, сколько раз встречается тот или иной способ действий в одинаковых эпизодах разных сценариев (табл. П5.4).

Эти данные позволяют сформировать отдельные требования к системе охраны, которые должны быть реализованы в обязательном порядке и в полном объеме. Для этого дополним каждое значение из табл. П5.4 кодами соответствующих мероприятий применения сил и инженерно-технических систем ТБ (табл. П5.5).

Частоты применения мероприятий применения сил и инженерно-технических систем ТБ по мере убывания выстраиваются следующим образом (запишем их в виде «код мероприятия» — «частота») по группам:

I группа — преодоление внешнего периметра (к критическому элементу и обратно):

- (64; 65; 67; 68; 69; 70; 71; 72; 73; 77) — 5;
- (74; 75; 76) — 3;
- (65а; 66а; 66б) — 2;
- (66в; 78) — 1

Исходя из данного распределения частот, можно конкретизировать требования к силам и инженерно-техническим системам ТБ относительно основных задач. При этом величина частоты определяет значимость специфических требований по структуре и составу разрабатываемых инженерно-технических систем ТБ. Основные мероприятия по воспрепятствованию преодолению нарушителями внешнего периметра для нашего примера будут включать систему КПП с автоматизированной подсистемой сбора, обработки, приема и передачи информации, интеграцией подсистемы контроля доступа с повышенным количеством степеней идентификации, средств сигнализации и подсистемы периметрового ограждения с подсистемой видеонаблюдения.

Группы и способы действий нарушителей

Код	Способ действий нарушителя
I группа — Преодоление внешнего периметра ОТИ	
01	Непроникновение (действия из-за территории объекта)
02	Легальный проход через точку доступа
03	Проход через точку доступа обманным путем
04	Проход через точку доступа под принуждением
05	Скрытое проникновение (под ограждением и т.п.)
06	Силовое проникновение пешим порядком
07	Прорыв с помощью транспортных средств (таран и т.п.)
08	Проникновение на летательных средствах (дельтаплан и пр.)
09	Проникновение на парашюте
10	Проникновение через водную акваторию на плавсредствах
11	Проникновение через водную акваторию с использованием акваланга
II группа — Движение по территории (сооружению) к критическому элементу (в т.ч. отход)	
21	Нет движения
22	Легальное движение
23	Скрытое передвижение пешим порядком
24	Открытое передвижение бегом
25	Передвижение на транспортном средстве
III группа — Действия по достижению конечной цели акции	
41	Нет действий
42	Угроза захвата
43	Угроза взрыва
44	Размещение или попытка размещения на ОТИ и/или ТС взрывного устройства
45	Распыление опасных или особо опасных химических веществ
46	Захват критического элемента
47	Взрыв критического элемента
48	Размещение или попытка размещения на критическом элементе взрывного устройства
49	Угроза блокирования
50	Угроза хищения

**Действия нарушителя и мероприятия системы охраны
(силы и инженерно-технические системы обеспечения
транспортной безопасности)**

Код	Действия нарушителя	Код	Мероприятия системы охраны
I группа — преодоление внешнего периметра и локальных зон объектов			
01	Непроникновение (действия из-за территории ОТИ)	61	Установка универсальной радиолокационной станции (СКИРЛС) для обнаружения целей за пределами территории ОТИ
		62	Вынос периметровых ограждений не большее расстояние от периметра ОТИ
		63	Расчистка территории, примыкающей к ограждениям периметра от деревьев и кустарников
02	Легальный проход через точку доступа	64	КПП обеспечения транспортной безопасности
		65	Средства сигнализации
		66а	Подсистема контроля доступа
		67	Средства досмотра
		68	Подсистема видеонаблюдения
		69	Средства аудио- и видеозаписи
		70	Средства связи
		71	Подсистема освещения
		72	Подсистема сбора, обработки, приема и передачи информации
		62	Подсистема периметрового ограждения
		73	Противотаранные устройства
		74	Решетки
		75	Усиленные двери
		76	Заборы
		77	Шлюзы
03	Проход через точку доступа обманным путем	64	КПП обеспечения транспортной безопасности
		65	Средства сигнализации
		66б	Подсистема контроля доступа с повышенным количеством степеней идентификации
		67	Средства досмотра
		68	Подсистема видеонаблюдения
		69	Средства аудио- и видеозаписи
		70	Средства связи

Код	Действия нарушителя	Код	Мероприятия системы охраны
		71	Подсистема освещения
		72	Подсистема сбора, обработки, приема и передачи информации
		62	Подсистема периметрового ограждения
		73	Противотаранные устройства
		74	Решетки
		75	Усиленные двери
		76	Заборы
		77	Шлюзы
04	Проход через точку доступа под принуждением	64	КПП обеспечения транспортной безопасности
		65	Средства сигнализации
		66в	Подсистема контроля доступа с повышенным количеством степеней идентификации (установка кодов СКУД «действия под принуждением»)
		67	Средства досмотра
		68	Подсистема видеонаблюдения
		69	Средства аудио- и видеозаписи
		70	Средства связи
		71	Подсистема освещения
		72	Подсистема сбора, обработки, приема и передачи информации
		62	Подсистема периметрового ограждения
		73	Противотаранные устройства
		74	Решетки
		75	Усиленные двери
		76	Заборы
		77	Шлюзы
		78	Автомобиль с универсальным оптико-электронным модулем (УОЭМ) для группы быстрого реагирования
05	Скрытое проникновение (под ограждением и т.п.)	65а	Установка сигнализационных (сейсмических) датчиков обнаружения (строгое выполнение ТУ по заглублению периметровых ограждений)

Код	Действия нарушителя	Код	Мероприятия системы охраны
06	Силовое проникновение пешим порядком	62а	Электрошоковые (электризуемые) заграждения
07	Прорыв с помощью транспортных средств (таран и т.п.)	73 77	Установка дополнительных рубежей инженерных сооружений (противотаранные устройства, транспортные шлюзы)
08	Проникновение на летательных средствах (дельтаплан и т.п.)	61	Установка СКИРЛС для обнаружения низколетящих целей
		65б	Оборудование люков и дверей на крышах сигнализационными датчиками
09	Проникновение на парашюте	61	Установка СКИРЛС для обнаружения низколетящих целей
		65 б	Оборудование люков и дверей на крышах сигнализационными датчиками
10	Проникновение через водную акваторию на плавсредствах	61	Установка СКИРЛС для обнаружения плавсредств (пловцов) на водной акватории
		79; 65в	Установка боковых заграждений с сигнализационными датчиками
		80	Катер с универсальным оптико-электронным модулем (УОЭМ) для группы быстрого реагирования
11	Проникновение через водную акваторию с использованием акваланга	81	Установка гидроакустических станций обнаружения боевых пловцов
		82; 65в	Установка заградительных сетей с сигнализационными датчиками
II группа — движение по территории (сооружению) к критическому элементу (в т.ч. отход)			
21	Нет движения	61; 68 (68а)	Установка СКИРЛС с подсистемой видеонаблюдения для идентификации обнаруженной цели (контроль обстановки с помощью подсистемы видеонаблюдения, работающей по принципу детекции движения)
22	Легальное движение	61; 68 (68а)	Установка СКИРЛС с подсистемой видеонаблюдения для идентификации обнаруженной цели (контроль обстановки с помощью подсистемы видеонаблюдения, работающей по принципу детекции движения)

Код	Действия нарушителя	Код	Мероприятия системы охраны
23	Скрытное передвижение пешим порядком	61; 68 (68a)	Установка СКИРЛС с подсистемой видеонаблюдения для идентификации обнаруженной цели (контроль обстановки с помощью подсистемы видеонаблюдения, работающей по принципу детекции движения)
		76	Дополнительные заборы
24	Открытое передвижение бегом	61; 68 (68a)	Установка СКИРЛС с подсистемой видеонаблюдения для идентификации обнаруженной цели (контроль обстановки с помощью подсистемы видеонаблюдения, работающей по принципу детекции движения)
		76	Дополнительные заборы
25	Передвижение на транспортном средстве	61; 68 (68a)	Установка СКИРЛС с подсистемой видеонаблюдения для идентификации обнаруженной цели (контроль обстановки с помощью подсистемы видеонаблюдения, работающей по принципу детекции движения)
		73	Установка дополнительных противотаранных устройств
26	Любой способ движения	61; 68 (68a)	Установка СКИРЛС с подсистемой видеонаблюдения для идентификации обнаруженной цели (контроль обстановки с помощью подсистемы видеонаблюдения, работающей по принципу детекции движения)
		76	Дополнительные заборы
		73	Установка дополнительных противотаранных устройств
III группа — действия по достижению критического элемента (конечной цели акции)			
41	Захват критического элемента	65б	Оборудование окон, люков и дверей сигнализационными датчиками
		66в	Подсистема контроля доступа с повышенным количеством степеней идентификации (установка кодов СКУД «действия под принуждением»)
		68a	Подсистема видеонаблюдения, работающая по принципу детекции движения
		69	Средства аудио- и видеозаписи

Код	Действия нарушителя	Код	Мероприятия системы охраны
		70	Средства связи
		71	Подсистема освещения
		74	Решетки
		75	Усиленные двери
		76	Заборы
		83	Установка средств автоматического пожаротушения
42	Взрыв критического элемента	65б	Оборудование окон, люков и дверей сигнализационными датчиками
		66в	Подсистема контроля доступа с повышенным количеством степеней идентификации (установка кодов СКУД «действия под принуждением»)
		68а	Подсистема видеонаблюдения, работающая по принципу детекции движения
		69	Средства аудио- и видеозаписи
		70	Средства связи
		71	Подсистема освещения
		74	Решетки
		75	Усиленные двери
		76	Заборы
		83	Установка средств автоматического пожаротушения
43	Размещение или попытка размещения на критическом элементе взрывного устройства	65б	Оборудование окон, люков и дверей сигнализационными датчиками
		66в	Подсистема контроля доступа с повышенным количеством степеней идентификации (установка кодов СКУД «действия под принуждением»)
		68а	Подсистема видеонаблюдения, работающая по принципу детекции движения
		69	Средства аудио- и видеозаписи
		70	Средства связи

Код	Действия нарушителя	Код	Мероприятия системы охраны
		71	Подсистема освещения
		74	Решетки
		75	Усиленные двери
		76	Заборы
		83	Установка средств автоматического пожаротушения
44	Угроза блокировки	65б	Оборудование окон, люков и дверей сигнализационными датчиками
		66в	Подсистема контроля доступа с повышенным количеством степеней идентификации (установка кодов СКУД «действия под принуждением»)
		68а	Подсистема видеонаблюдения, работающая по принципу детекции движения
		69	Средства аудио- и видеозаписи
		70	Средства связи
		71	Подсистема освещения
		74	Решетки
		75	Усиленные двери
		76	Заборы
		83	Установка средств автоматического пожаротушения
50	Угроза хищения	65б	Оборудование окон, люков и дверей сигнализационными датчиками
		71	Подсистема освещения
		74	Решетки
		84	Установка средств нелетального воздействия в местах хранения материальных ценностей

Таблица П5.3

**Действия нарушителей
по эпизодам выполнения сценариев реализации проектной угрозы**

І — преодо- ление внешнего периметра	ІІ — дви- жение по территории	І — преодоление границы критического элемента	Количество критических элементов	ІІ — отход по территории	І — отход через периметр	Приме- чание
Захват критического элемента						
04, 06, 07	22, 25, 26	41	1	0	0	
Взрыв критического элемента						
04, 06, 07	22, 25, 26	42	1	24, 25, 26	06, 07	
Размещение или попытка размещения на критическом элементе взрывного устройства						
03, 04, 05	22, 25	43	1	22, 25	03, 05	
Угроза блокирования						
04, 06, 07	22, 25, 26	44	1	0	0	
Угроза хищения						
02	22	45	1	22	02	

Таблица П5.4

**Обобщенные данные
по типовым эпизодам выполнения сценариев
реализации проектной угрозы**

Преодоление внешнего периметра	Движение по территории	Преодоление границы критического элемента	Количество критических элементов	Отход по территории	Отход через периметр	Приме- чание
Код действия нарушителя/частота				Код действия нарушителя/частота		
02/1	22/5	41/1		0/2	0/2	
03/1	25/4	41/2	1	22/2	02/1	
04/4	26/3	43/1	1	24/1	03/1	
05/1		44/1	1	25/2	05/1	
06/3		45/1	1	26/1	06/1	
07/3					07/1	

**Обобщенные данные по мероприятиям применения сил
и инженерно-технических систем ТБ, направленным на противодействие
реализации проектной угрозы**

Преодоление внешнего периметра	Движе- ние по террито- рии	Преодоление границы критического элемента	Коли- чество крити- ческих элемен- тов	Отход по территории	Отход через периметр	Приме- чание
Код действия нарушителя(частота)/код инженерно-технических систем ТБ				Код действия нарушителя(частота)/код инженерно-технических систем ТБ		
02(1)/64; 65; 66а; 67; 68; 69; 70; 71; 72	22(5)/61; 68(68а)	41(1)/65б; 66в; 68а; 69; 70; 71; 74; 75; 76; 83	1	0(2)/22(2)/61; 68(68а) 24(1)/61; 68(68а); 76	0(2)/02(1)/64; 65; 66а; 67; 68; 69; 70; 71; 72	
03(1)/64; 65; 66б; 67	25(4)/61; 68(68а); 73	42(1)/65б; 66в; 68а; 69; 70; 71; 74; 75; 76; 83		25(2)/61; 68(68а); 73 26(1)/61; 68(68а); 76; 73	03(1)/64; 65; 66б; 67; 68; 69; 70; 71; 72; 62; 73; 74; 75; 76; 77	
68; 69; 70; 71; 72; 62; 73; 74; 75; 76; 77	26(3)/61; 68(68а); 76; 73	43(1)/65б; 66в; 68а; 69; 70; 71; 74; 75; 76; 83			05(1)/65а	
04(4)/64; 65; 66в; 67; 68; 69; 70; 71; 72; 62; 73; 74; 75; 76; 77; 78		44(1)/65б; 66в; 68а; 69; 70; 71; 74; 75; 76; 83			06(1)/62а	
05(1)/665а		45(1)/65б; 71; 74; 84			07(1)/73; 77	
06(3)/62а						
07(3)/73; 77						

Дополнительные мероприятия по воспрепятствованию движения нарушителей — установка на периметрах инженерных сооружений (ИС) с повышенным временем преодоления (либо дополнительных рубежей ИС), в том числе противотаранных устройств.

II группа — движение по территории (сооружению) к критическому элементу (в том числе отход):

- (61; 68 (68 а)) — 7;
- 73 — 4;
- 76 — 3.

Основные мероприятия по воспрепятствованию преодолению нарушителями территории при следовании к критическому элементу (в том числе отход) — установка универсальной радиолокационной станции (СКИРЛС) с подсистемой видеонаблюдения для идентификации обнаруженной цели (в сооружениях — контроль обстановки с помощью подсистемы видеонаблюдения, работающей по принципу детекции движения).

Дополнительные мероприятия по воспрепятствованию движения нарушителей по территории объекта должны включать установку дополнительных ИС на возможных маршрутах движения нарушителей (противотаранные устройства, дополнительные заборы).

III группа – действия по достижению критического элемента (конечной цели акции):

- (65б; 71; 74) — 5;
- (66в; 68а; 69; 70; 75; 76; 83) — 4;
- 84 — 1.

Основные мероприятия по воспрепятствованию проникновению нарушителями на/в критический элемент:

- установка подсистемы контроля доступа с повышенным количеством степеней идентификации (установка кодов СКУД «действия под принуждением»);
- оборудование окон, люков и дверей сигнализационными датчиками;
- установка подсистемы видеонаблюдения, работающей по принципу детекции движения.

Дополнительные мероприятия по воспрепятствованию действий нарушителей должны включать мероприятия по усилению дверей, а также установку средств нелетального воздействия в местах хранения материальных ценностей.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ
к Методическим рекомендациям
по проведению оценки уязвимости ОТИ и ТС**

«Утверждаю»
Руководитель Федерального
агентства железнодорожного
транспорта

«__» _____ 20__ г.

Результаты оценки уязвимости _____
(реестровый номер ОТИ)

Руководитель
территориального
управления

«__» _____ 20 г.

Руководитель
специализированной
организации

«__» _____ 20 г.

Руководитель
структурного подразделения
владельца ОТИ

«__» _____ 20 г.

Основание проведения оценки уязвимости: Договор № _ от «__» _____ 20_ г.
с _____

(полное наименование специализированной организации,
проводившей оценку уязвимости, номер свидетельства об аккредитации)

(период проведения оценки уязвимости)

(состав группы специалистов, проводивших оценку уязвимости
(фамилия и инициалы), и дата последнего повышения квалификации (переподготовки))

(полное наименование объекта)

(полный почтовый адрес, телефон)

(Ф.И.О. начальника (руководителя), служебный телефон, домашний телефон)

(Ф.И.О. заместителя по режиму и безопасности, служебный телефон, домашний телефон)

(Ф.И.О. ответственного за транспортную безопасность на ОТИ, служебный телефон,
домашний телефон)

(Ф.И.О. руководителя подразделения охраны, служебный телефон, домашний телефон)

(№ и дата свидетельства о праве на собственность
(№ и дата выписки из реестра федерального имущества), № и дата ЕГРЮЛ,
№ и дата документов кадастрового учета, относящихся к полосе отвода объекта)

(наименование структурного подразделения владельца инфраструктуры
железнодорожного транспорта (железной дороги, отделения железной дороги))

1. Технические и технологические характеристики ОТИ и функциональные особенности его основных элементов:

1.1. Основная территория (масштабный (схематический) план объекта с указанием месторасположения зданий, сооружений, путей, горок, вагонных парков и т.д., оформленный в соответствии с методикой оценки уязвимости), общая площадь объекта в кв. м и периметр объекта в м, обозначение границ зоны свободного доступа, зоны транспортной безопасности (перевозочный и технологический сектор) и пассажиропотоков приведены в приложении № 1 к приказу Росжелдора № 515 от 25.10.2011 г. [29].

12. Согласно реестру категорированных ОТИ, ОТИ присвоена определенная категория по транспортной безопасности.

13. Отдельные структурные элементы объекта (их площадь (длина), функциональное назначение и особенности):

1.3.1. Станционные и другие пути, горки, стрелочные переводы, стрелочные районы, вагонные замедлители, отдельные посты управления вагонными замедлителями и т.д.:

№ п/п	Назначение путей	Стрелки, светофор, знаки границы станции, ограни- чивающи е путь		Длина в метрах		Вмести- мость в условных вагонах	Наличие на пути		
		от	до	между предельными столбиками	полная		электро- изоляции	контактной сети	устройств АЛС Н/САУТ

Особенности устройств:

(например, централизованные стрелки и т.д.)

1.3.2. Охраняемые и не охраняемые железнодорожные переезды, искусственные сооружения:

№ п/п	Наименование	Местоположение	Площадь, м ²	Длина, м

Особенности устройств:

(например, толщина подпорных стен м, высота м, негабаритных мест_)

1.3.3. Устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки, строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки: _____

1.3.4. Станционное оборудование сетей связи (в том числе пневмопочты) и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы ОТИ: _____

1.3.5. Системы электро- и энергоснабжения (в том числе ДГУ): _____

1.3.6. Пункты технического обслуживания вагонов, в том числе автоматизированные системы осмотра поездов и вагонов, устройства выявления неисправностей: _____

1.3.7. Пункты экипировки локомотивов: _____

1.3.8. Станционные (вокзальные, административные, производственные и иные) здания:

№ п/п	Наименование	Местоположение	Площадь, м ²	Этажность

1.3.9. Погрузочно-выгрузочные места стационарные (платформы, рампы, площадки) и сборно-разборные (платформы, аппарели), предназначенные для погрузки и выгрузки грузов:

1.3.10. Пассажирские платформы:

1.3.11. Водоразборные колонки, устройства водоснабжения, канализации:

1.3.12. Пост электрической централизации стрелок и сигналов (посты ЭЦ маневровых районов):

1.3.13. Сведения об опасных веществах и материалах (ОВМ), находящихся на объекте:

Тип	Кол-во, т	Наименование элемента объекта	Класс опасности
Пожаро- и взрывоопасные вещества и материалы			
Химически и биологически опасные вещества и материалы			
Токсичные, наркотические, психотропные вещества, сильнодействующие яды и препараты			

1.3.14. Сведения об опасных веществах и материалах (ОВМ) в составе перевозимых грузов:

Тип	Максимальное кол-во, т	Наименование элемента объекта	Класс опасности
Пожаро- и взрывоопасные вещества и материалы			
Химически и биологически опасные вещества и материалы			
Токсичные, наркотические, психотропные вещества, сильнодействующие яды и препараты			

1.3.15. Элементы объекта, которые должны рассматриваться как отдельные ОТИ (их площадь, размещение, функциональное назначение, особенности, показатели деятельности, наименование владельца, юридический адрес, телефон, вид, дата и номер документа на собственность):

14. Возможности владельца инфраструктуры (привлекаемых сил и средств) по восстановлению ОТИ (по разработанным планам):

Наименование	Станция приписки или место нахождения	Порядок вызова

15. Перечень ОТИ, примыкающих к исследуемому ОТИ, которым не присвоена категория (размещение, функциональное назначение, наименование владельца, юридический адрес, телефон):

16. Критические элементы ОТИ:

1.6.1. Построение дерева событий для определения возможных критических элементов ОТИ на основании функциональных особенностей элементов:

Логическое дерево событий при АНВ на ОТИ



1.6.2. Определение перечня критических элементов ОТИ:

Перечень исходных событий для ОТИ

№	Событие	Условное обозначение	Местоположение события

Из логической схемы можно сделать вывод, что для возникновения конечного события (полное прекращение выполнения транспортной функции на ОТИ) достаточно, чтобы была реализована одна из следующих групп событий:

Перечень групп исходных событий, приводящих к конечному событию

№	Группы событий

Полный перечень групп местоположений исходных событий, приводящих к конечному событию

№	Группы местоположений

Перечень групп местоположений исходных событий, приводящих к конечному событию

№	Группы местоположений

Отсюда следует, что в местоположениях $M_{\_}$, M — для достижения конечного события — полного прекращения выполнения транспортной функции на ОТИ возможно проведение одиночного АНВ, тогда как в местоположениях M с той же целью возможны только комплексные АНВ с одновременным воздействием на каждый из перечисленных элементов ОТИ.

Соответственно элементы в местоположениях M M должны быть определены как критические.

1.7. Основные показатели работы ОТИ:

1.7.1. Размеры движения грузовых поездов: _____
пары поездов в сутки

1.7.2. Размеры движения пассажирских поездов: _____
приг. / пасс. пары поездов в сутки

1.7.3. Перерабатывающая способность ОТИ: _____

1.7.4. Количество пассажиров:

1.7.4.1. В дальнем сообщении _____

1.7.4.2. Местном сообщении _____

1.7.4.3. Пригородном сообщении _____

1.7.4.4. Международном сообщении _____

1.7.5. Количество грузов:

1.7.5.1. Погрузка _____ / _____

в том числе: опасных _____ / _____

1.7.5.2. Выгрузка _____ / _____

в том числе: опасных _____ / _____

1.7.6. Примыкание к ОТИ (данные договоров и паспортов):

1.7.6.1. Количество железнодорожных путей необщего пользования _____

1.7.6.2. Характер грузовой работы на них _____

1.7.7. Численности персонала, находящегося на ОТИ:

1.7.7.1. Максимальная _____

1.7.7.2. Минимальная _____

1.8. Согласно формам ОС-6 (Приложение 2) (при предоставлении субъектом сведений):

1.8.1. Балансовая стоимость элементов ОТИ:

№ п/п	Наименование элемента ОТИ	Балансовая стоимость

1.8.2. Срок эксплуатации зданий (сооружений):

№ п/п	Наименование здания (сооружения)	Срок эксплуатации (год постройки)

1.9. Особенности дислокации ОТИ:

1.9.1. Географические _____

1.9.2. Климатические _____

1.9.3. Геологические _____

1.9.4. Гидрологические _____

1.9.5. Размещение объекта по отношению к транспортным коммуникациям.

1.9.6. Наличие вокруг ОТИ других производств, населенных пунктов, жилых зданий и иных объектов массового скопления людей, примыкающих к объекту, их размещение по отношению к объекту:

№ п/п	Наименование объекта	Характеристика (предназначение)	Сторона и место расположения	Расстояние до объекта, м
1	2	3	4	5

1.10. Результаты внешнего обследования и фотографирования периметра, территории ОТИ и прилегающих территорий:

1.10.1. Периметр ОТИ: _____

1.10.2. Пути подъезда, подхода:

1.10.3. Естественные препятствия и возможные места укрытия нарушителей:

1.10.4. Места примыканий железнодорожных путей необщего пользования:

1.10.5. Ближайшие возможные точки доступа к коммуникациям ОТИ вне периметра ОТИ:

1.10.6. Расположение инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности: _____

1.10.7. Расположение и оборудование инженерно-техническими средствами транспортной безопасности контрольно-пропускных пунктов: _____

1.10.8. Места установки и общая характеристика технических средств обеспечения транспортной безопасности:

1.10.9. Местонахождение и оборудование инженерно-техническими средствами поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности:

1.10.10. Порядок защиты информации и хранения баз данных с технических систем транспортной безопасности на ОТИ: _____

1.10.11. В технологический сектор зоны транспортной безопасности входят:

1.10.12. В перевозочный сектор зоны транспортной безопасности входят:

1.10.13. В зону свободного доступа входят:

1.10.14. Функциональные особенности других систем, влияющих на подготовку и совершение АНВ:

- теплоснабжения _____
- газообеспечения _____
- вентиляции зданий и сооружений _____
- громкоговорящего оповещения _____
- информационных, обеспечивающих технологические процессы _____

2. Система принятых на ОТИ мер по защите от АНВ:

21. Приказы о назначении лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности ОТИ: _____

22. Положение (устав) подразделений транспортной безопасности ОТИ субъекта транспортной инфраструктуры (при наличии таких подразделений): _____

23. Организационно-штатная структура управления транспортной безопасностью в субъекте транспортной инфраструктуры: _____

24. Номенклатура (перечень) должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ: _____

25. Номенклатура (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ: _____

26. Номенклатура (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ: _____

27. Положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ: _____

28. Порядок выявления и распознавания на контрольно-пропускных пунктах (постах) или на транспортных средствах физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ в соответствии с законодательством Российской Федерации: _____

29. Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемые для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ: _____

210. Порядок реагирования лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности, и персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ, а также подразделений транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении ОТИ: _____

211. Порядок информирования компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ: _____

212. Порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию: _____

213. Порядок функционирования инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, включая порядок передачи данных с таких

систем, уполномоченным подразделениям федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта: _____

214. Иные документы по обеспечению транспортной безопасности на ОТИ: _____

215. Документы по профессиональной подготовке должностных лиц, ответственных за транспортную безопасность: _____

216. Договоры на защиту ОТИ: _____

217. Состав, укомплектованность, техническая оснащенность, наличие вооружения и специальных средств у сил транспортной безопасности на: _____

2.17.1. Контрольно-пропускных пунктах _____

2.17.2. Постах обеспечения транспортной безопасности _____

218. Схема организации охраны (план охраны) ОТИ, маршруты патрулирования приведены на _____

219. Схема организации охраны (план охраны) критических элементов ОТИ приведена на _____

220. Состояние и работоспособность инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности (систем оповещения, жизнеобеспечения, контроля доступа) по итогам контрольных проверок и срабатываний _____

221. Подразделения транспортной безопасности:

2.21.1. Наименование и укомплектованность _____

2.21.2. Посты:

– количество постов: _____

– всего/кол-во чел. _____

– кол-во караулов/кол-во человек _____

– внешних постов/кол-во человек _____

– внутренних постов/кол-во человек _____

– суточных постов/кол-во человек _____

– 12-часовых постов/кол-во человек _____

– 8-часовых постов/кол-во человек _____

2.21.3. Состав групп быстрого реагирования _____

222. Техническая оснащенность, оснащенность вооружением и специальными средствами подразделений транспортной безопасности: _____

223. Фактическая организация (при организации проверки во взаимодействии с уполномоченным подразделением федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации или федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел): _____

(№ и дата писем с обращением об участии в проведении оценки уязвимости в подразделения федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел)

Перечень потенциальных угроз АНВ определяется в соответствии с Приказом Минтранса России, МВД России, ФСБ России от 05.03.2010 № 52/112/134 [16]

2.23.1. Внутриобъектового режима _____

№ п/п	Наименование КЭ	Сценарий совершения АНВ (реализация потенциальной угрозы)	Тип нарушителя	Оценка времени действий подразделений ТБ, T_o , мин	Оценка времени действий нарушителя, T_n , мин	Вывод о выполнении задачи по пресечению АНВ
1	2	3	4	5	6	7
при 1-м уровне безопасности						
при 2-м уровне безопасности						
при 3-м уровне безопасности						

2.23.2. Пропускного режима _____

№ п/п	Наимено- вание КЭ	Сценарий совершения АНВ (реализация потенциальной угрозы)	Тип нарушителя	Оценка времени действий подразде- лений ТБ, T_o , мин	Оценка времени действий нарушителя, T_n , мин	Вывод о выполнении задачи по пресечению АНВ
1	2	3	4	5	6	7
при 1-м уровне безопасности						
при 2-м уровне безопасности						
при 3-м уровне безопасности						

224. Оценка соответствия требованиям по обеспечению транспортной безопасности ОТИ _____

3. Соблюдение лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности ОТИ, соответствующих организационно-распорядительных документов _____

4. Способы реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ

4.1. Статистика АНВ на типовых ОТИ:

– на региональном уровне: _____

– на местном уровне: _____

4.2. Совокупность сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении АНВ в деятельность ОТИ: _____

При оценке уязвимости использована модель нарушителя, приведенная в Методике оценки уязвимости ОТИ и ТС железнодорожного транспорта.

4.3. Потенциальные угрозы совершения АНВ:

4.3.1. Наиболее вероятные угрозы АНВ для данного ОТИ (определяются с учетом результатов выполнения пункта 2.23): _____

4.3.2. Перечень наиболее вероятных угроз совершения АНВ для данного ОТИ:

4.3.3. Наиболее вероятные цели и способы реализации потенциальных угроз: наиболее вероятными целями потенциальных угроз являются:

наиболее вероятными способами реализации потенциальных угроз являются:

5. Вывод о соответствии принимаемых мер по обеспечению транспортной безопасности, существующей системы обеспечения транспортной безопасности ОТИ требованиям нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности (соответствуют, не соответствуют):

6. Рекомендации субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и реализовать в срок, не превышающий 6 месяцев с момента утверждения результатов оценки уязвимости.

Группа, проводившая оценку уязвимости ОТИ

Формы ОТИ

(прикладываются к результатам оценки уязвимости)

Форма № 1 (Железнодорожный перегон)

Наименование показателя ОТИ	Значение
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	

Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование перегона (участка перегона)	
Начало участка перегона	
Код станции начала перегона	
Станция начала перегона	
Код станции конца перегона	
Станция конца перегона	
Конец участка перегона	
Длина перегона, км	
Кол-во путей	
Вид тяги	
Тип локомотива	
Тип подвески контактной сети	
Кол-во переездов	
Характеристика переездов	
Кол-во пересечений с продуктопроводами	
Характеристика пересечений	
Кол-во ИССО	
Характеристика ИССО	
Кол-во пассажирских платформ	
Характеристика пассажирских платформ	
Размер движения пар поездов в сутки, грузовых	
Размер движения пар поездов в сутки, пассажирских	
Наличие вагонов по СМГС	
Наличие поездов (вагонов) в международном сообщении	
Вес поезда (нечетное направление), т	
Длина груз. поезда нечетн. напр., условн. вагон	
Вес поезда (четное направление), т	
Длина груз. поезда четн. напр., условн. вагон	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Вид связи по движению поезда	
Тип рельсов	
Тип шпал	
Ширина колеи	

Форма № 2 (Железнодорожный раздельный пункт)

Наименование показателя ОТИ	Значение
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование станции	
Код станции	
Тип раздельного пункта	
Класс станции	
Кол-во парков/станционных путей	
Номер пикета оси станционного здания по главному направлению	
Кол-во переездов	
Характеристика переездов	
Кол-во пересечений с продуктопроводами	
Характеристика пересечений	
Кол-во ИССО	
Характеристика ИССО	
Кол-во пассажирских платформ	
Характеристика пассажирских платформ	
Размер движения пар поездов в сутки, грузовых	
Размер движения пар поездов в сутки, пассажирских	
Объем выполняемой работы по приему и отправлению поездов	
Объем выполняемой работы по погрузке/выгрузке грузов	
Объем выполняемой работы по погрузке/выгрузке опасных грузов	
Объем выполняемой работы по погрузке/выгрузке ВМ/АОХВ грузов	
Объем выполняемой работы по формированию/расформированию поездов	
Вес поезда, т	
Длина грузового поезда	
Наличие вагонов по СМГС	
Наличие поездов (вагонов) в международном сообщении	
Количество пассажиров в дальнем сообщении	
Количество пассажиров в местном и пригородном сообщении	
Вид связи по движению поездов	
Тип рельсов	
Тип шпал	

Ширина колеи	
Количество персонала в смене, макс./мин.	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	
Наличие здания вокзала дальнего сообщения	
Наличие здания пригородного вокзала	
Кол-во ПВМ	
Характеристика ПВМ	
Площадь территории станции, м ²	
Общая площадь зданий станции, м ²	
Общая площадь зданий станции, предназначенная для пользователей, м ²	

Форма № 3 (Объекты вагонного и локомотивного хозяйства)

Наименование показателя ОТИ	Значение
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование объектов вагонного и локомотивного хозяйства	
Код станции	
Основная характеристика по производственной деятельности	
Количество путей	
Общая протяженность путей, км	
Наличие складов с ГСМ (вид топлива, объем, м ³)	
Наличие складов с ВМ (вид, объем, т)	
Наличие складов с АОХВ (вид, объем, т)	
Наличие складов со сжиженными и сжатыми газами (вид, объем, м ³)	
Площадь территории объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, предназначенная для пользователей, м ²	

Количество персонала в смене макс./мин.	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	

Форма № 4 (Искусственные сооружения)

Наименование показателя ОТИ	Значение
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование ИССО	
Код станции начала перегона	
Код станции конца перегона	
Номер пикета начала объекта	
Номер пикета конца объекта	
Класс моста (тоннеля)	
Длина	
Кол-во пролетов	
Характеристика пролетов	
Материал пролетов, тубингов, свода тоннеля	
Количество путей	
Размер движения пар поездов в сутки, грузовых	
Размер движения пар поездов в сутки, пассажирских	
Наличие вагонов по СМГС	
Наличие поездов (вагонов) в международном сообщении	
Вес поезда (нечетное направление), т	
Длина грузового поезда нечетн. напр., условн. вагон	
Вес поезда (четное направление), т	
Длина грузового поезда четн. напр., условн. вагон	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Тип рельсов	
Тип шпал	
Ширина колеи	

Форма № 5 (Вокзалы)

Наименование показателя ОТИ	Значения
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование вокзала	
Код станции	
Тип вокзала	
Класс вокзала	
Кол-во пассажирских путей	
Номер пикета оси здания вокзала	
Кол-во пассажирских платформ	
Характеристика пассажирских платформ	
Размер движения пар поездов в сутки, пассажирских дальнего следования	
Размер движения пар поездов в сутки, пассажирских местного сообщения	
Размер движения пар поездов в сутки, пассажирских пригородного сообщения	
Количество пассажиров в дальнем сообщении	
Количество пассажиров в местном сообщении	
Количество пассажиров в пригородном сообщении	
Площадь территории вокзала, м ²	
Общая площадь здания вокзала, м ²	
Общая площадь здания вокзала, предназначенная для пассажиров, м ²	
Наличие поездов (вагонов) в международном сообщении	
Количество персонала в смене макс./мин.	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	

Форма № 6 (Объекты грузовой (коммерческой) работы)

Наименование показателя ОТИ	Значения
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование объекта хозяйства	
Код станции	
Основная характеристика по производственной деятельности	
Количество путей	
Общая протяженность путей, км	
Наличие складов с ГСМ (вид топлива, объем, м ³)	
Наличие складов с ВМ (вид, объем, т)	
Наличие складов с АОХВ (вид, объем, т)	
Наличие складов со сжиженными и сжатыми газами (вид, объем, м ³)	
Площадь территории объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, предназначенная для пользователей, м ²	
Количество персонала в смене макс./мин.	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	

Форма № 7 (Объекты энергохозяйств)

Наименование показателя ОТИ	Значения
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование объекта энергохозяйства	
Код станции	

Основная характеристика по производственной деятельности	
Длина линии, м	
Тип (марка) кабеля (провода)	
Вид тока	
Напряжение, кВ	
Напряжение входное, кВ	
Напряжение выходное, кВ	
Способ прокладки (подвески) кабеля (провода)	
Наличие складов с ГСМ (вид топлива, объем, м ³)	
Наличие складов с ВМ (вид, объем, т)	
Наличие складов с АОХВ (вид, объем, т)	
Наличие складов со сжиженными и сжатыми газами (вид, объем, м ³)	
Количество персонала в смене макс./мин.	
Площадь территории объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, предназначенная для пользователей, м ²	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	

Форма № 8 (Объекты водоснабжения)

Наименование показателя ОТИ	Значения
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование объектов водоснабжения	
Код станции	
Основная характеристика по производственной деятельности	
Длина водной сети, м	
Тип (марка) труб	
Способ укладки труб	

Тип водозаборных устройств	
Производительность, м ³ /ч	
Высота водонапорной башни, м	
Емкость водонапорной башни, м ³	
Количество персонала в смене макс./мин.	
Площадь территории объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, предназначенная для пользователей, м ²	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	

Форма № 9 (Пункты управления, объекты системы управления перевозками и отдельно расположенные объекты ГО (вне территории станции))

Наименование показателя ОТИ	Значения
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование объектов управления перевозками, инфраструктурой, транспортными средствами и отдельно расположенных объектов ГО	
Код ближайшей станции	
Основная характеристика по производственной деятельности	
Наличие и вид резервного электроснабжения	
Наличие и вид системы очистки воздуха	
Класс защиты	
Количество укрываемого персонала	
Площадь территории объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, м ²	
Количество этажей	
Общая площадь зданий объекта, предназначенная для пользователей, м ²	

Количество персонала в смене макс./мин.	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	

Форма № 10 (Базы и склады)

Наименование показателя ОТИ	Значения
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование объектов баз и складов	
Код ближайшей станции	
Основная характеристика по производственной деятельности	
Количество тракционных путей	
Общая протяженность тракционных путей, км	
Количество персонала в смене макс./мин.	
Площадь территории объекта, м ²	
Общая площадь производственных и складских помещений, м ²	
Общая площадь зданий объекта, м ²	
Количество этажей объекта	
Общая площадь зданий объекта, предназначенная для пользователей, м ²	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	

Форма № 11 (Объекты жизнеобеспечения (вне станции))

Наименование показателя ОТИ	Значения
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование объектов жизнеобеспечения	
Код ближайшей станции	
Основная характеристика по производственной деятельности	
Район обеспечения горячей водой и отоплением	
Количество персонала в смене	
Количество койко-мест для больных	
Наличие складов с ГСМ (вид топлива, объем, м ³)	
Наличие складов с АОХВ (вид, объем, т)	
Наличие складов со сжиженными и сжатыми газами (вид, объем, м ³)	
Площадь территории объекта, м ²	
Общая площадь зданий объекта, м ²	
Количество этажей объекта	
Общая площадь зданий объекта, предназначенная для пользователей, м ²	
Год постройки	
Год капитального ремонта	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	

Форма № 12 (Железнодорожные пути необщего пользования)

Наименование показателя ОТИ	Значения
	1
Номер п/п	
Код объекта	
Номер ОТИ	
Код ТУ	
Тип объекта	
Наименование железнодорожного пути необщего пользования (ПНО)	
Код станции примыкания	

Станция примыкания	
Место примыкания	
Развернутая длина пути необщего пользования, м	
Площадь территории пути необщего пользования, м ²	
Общая площадь прирельсовых сооружений (зданий на ПНО), м ²	
Общая площадь зданий ПНО, предназначенная для пользователей, м ²	
Протяженность перегона (главного пути от станции примыкания) на ПНО	
Путевое развитие ПНО, № пути, м	
Кол-во переездов	
Характеристика переездов	
Кол-во пересечений с продуктопроводами, ЛЭП	
Характеристика пересечений	
Кол-во ИССО	
Характеристика ИССО	
Вид тяги	
Серия и количество локомотивов	
Тип и количество приписанных вагонов	
Круглосуточная эксплуатация	
Вагонооборот в месяц, вагонов	
Объем выполняемой работы по погрузке/выгрузке грузов в месяц, вагонов	
Объем выполняемой работы по погрузке/выгрузке опасных грузов в месяц, вагонов	
Объем выполняемой работы по погрузке/выгрузке ВМ/АОХВ грузов	
Количество персонала в смене макс./мин.	
Кол-во ПВМ	
Характеристика ПВМ	
Год постройки ПНО	
Год капитального ремонта ПНО	
Вид связи по движению поездов	
Тип рельсов	
Тип шпал	
Ширина колеи	
Наличие АРМ	
Наличие ЛВС	
Наличие нескольких сетей	

**ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТ
ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ТС
(по приказу Минтранса России от 15.11.2010 № 248 [19]
применительно к ТС железнодорожного транспорта)**

1. Изучение технических и технологических характеристик транспортного средства, условий его эксплуатации.

1.1. Проверка документов, определяющих право субъекта транспортной инфраструктуры распоряжаться транспортным средством: копии свидетельств государственной регистрации прав собственности (выписки из реестра федерального имущества); документов бухгалтерского учета на закупку транспортного средства технического паспорта (формуляра) транспортного средства.

1.2. Изучение основных технических и эксплуатационных документов на транспортное средство с целью изучения эксплуатационных характеристик транспортного средства: технического паспорта (формуляра) транспортного средства, инструкции по эксплуатации транспортного средства; документов, определяющих межремонтные сроки для данного вида транспортного средства, руководства по ремонту транспортного средства; документов, определяющих место стоянки, район эксплуатации (курсирования) транспортного средства.

1.3. Изучение данных реестра категоризованных транспортных средств и определение присвоенной категории транспортного средства по транспортной безопасности.

1.4. Изучение документации по отдельным элементам транспортного средства: сертификатов на основные узлы транспортного средства; документации по системе связи и оповещения на транспортном средстве, системе обмена информацией, системам водоснабжения и канализации, пожаротушения, освещения и электро- и энергоснабжения; по автоматизированным системам выявления неисправностей транспортного средства, устройствам, обеспечивающим экипировку транспортного средства; документации по кузову, раме транспортного средства, технологическому оборудованию, предназначенному для погрузки, выгрузки, крепления грузов; по оборудованию пассажирских помещений транспортного средства, системам вентиляции и кондиционирования, тележкам, автосцепному, тормозному оборудованию; документации по силовой установке транспортного средства, топливной аппаратуре (емкостям, бакам), системам пожарной и др. сигнализации.

1.5. Изучение функциональных особенностей основных элементов транспортного средства и определение критических элементов транспортного сред-

ства: кабины (поста, органов) управления транспортным средством; систем сигнализации, связи и оповещения; тормозных систем пассажирских помещений, ходовых частей грузового (багажного) помещения, систем водоснабжения, электро- и энергообеспечения автосцепного оборудования, топливной аппаратуры (резервуаров).

1.5.1. Определение возможных критических элементов транспортного средства на основании функциональных особенностей транспортного средства.

1.6. Изучение основных показателей работы транспортного средства: определение интенсивности использования транспортного средства по грузу и порожнему пробегу в год; определение грузоподъемности, грузоместимости (пассажироместимости), габарита, максимальной скорости движения, характера перевозимых грузов (вида пассажирского сообщения, в котором используется транспортное средство); определение максимальной и минимальной численности персонала, находящегося на транспортном средстве.

1.7. Установление балансовой стоимости транспортного средства и срока его эксплуатации.

1.8. Изучение географических, топологических, этнических, климатических, геологических, гидрологических особенностей характеристик района курсирования (эксплуатации) ТС, в том числе изучение географических, топологических, этнических, климатических, геологических, гидрологических особенностей характеристик района курсирования (эксплуатации) транспортных средств данного типа субъекта транспортной инфраструктуры.

1.9. Внешнее обследование и фотографирование транспортного средства: обследование ТС на предмет определения возможных мест доступа на транспортное средство и его критические элементы; обследование ходовых частей, автотормозного и автосцепного оборудования; дополнительное обследование при наличии: инженерных сооружений транспортной безопасности, возможных точек доступа к внешним коммуникациям, контрольно-пропускных пунктов, технических систем обеспечения транспортной безопасности, топливных резервуаров, возможных критических элементов, генераторов, ТЭД, внешнего освещения.

1.10. Внутреннее обследование и фотографирование транспортного средства: обследование инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности транспортного средства; дополнительное обследование при наличии на транспортном средстве: возможных критических элементов внутри транспортного средства, поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности, зон ограниченного доступа, обследование и фотографирование систем водо-, тепло-, электро-, энергоснабжения, канали-

зации, вентиляции и кондиционирования, систем связи и громкоговорящего оповещения, информационных систем, дверей, технологических люков, окон, силовой установки, топливной аппаратуры, резервуаров, мест для размещения пассажиров, груза, багажа.

2. Изучение системы принятых на транспортном средстве мер по защите от актов незаконного вмешательства.

2.1. Изучение документов по вопросам транспортной безопасности.

2.2. Изучение документов по организации внутриобъектового режима.

2.3. Изучение документов по организации охраны ТС:

2.3.1. Договоров на охрану транспортного средства в пути следования, на местах стоянки.

2.3.2. Порядка организации контроля за соблюдением договорных обязательств.

2.3.3. Порядка организации контроля за подготовкой, укомплектованностью охраны ТС по договору.

2.3.4. По составу и укомплектованности контрольно-пропускных пунктов (постов), их технической оснащенности, наличию вооружения и специальных средств.

2.3.5. Схемы организации охраны (плана охраны) ТС (критических элементов ТС).

2.4. Изучение функциональных обязанностей должностных лиц, ответственных за эксплуатацию, либо управляющих ТС по вопросам транспортной безопасности.

2.5. Изучение документов, регламентирующих организацию взаимодействия и порядок оповещения: порядок оповещения должностных лиц и персонала транспортного средства, должностных лиц субъекта транспортной инфраструктуры; порядок взаимодействия с территориальными подразделениями МВД, МЧС, ФСБ России, органами государственной власти и местного самоуправления, организационного взаимодействия подразделений транспортной безопасности.

3. Обследование инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности.

3.1. Изучение состава и технических характеристик инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности.

3.2. Обследование состояния и проверка работоспособности инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, оповещения и жизнеобеспечения путем контрольных проверок и срабатываний.

3.3. Обследование состояния и проверка работоспособности инженерно-технических систем контроля доступа.

4. Изучение системы физической охраны транспортного средства.

4.1. Обследование подразделений охраны.

4.2. Определение фактической организации:

4.2.1. Внутриобъектового режима.

4.2.2. Пропускного режима.

4.3. Соблюдение лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства, соответствующих организационно-распорядительных документов.

4.4. Определение фактической реализации организационных, технических мероприятий с использованием имеющихся инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности и реагирования подразделений охраны по разным сценариям на всех уровнях транспортной безопасности путем учебной, практической отработки акта незаконного вмешательства в работу транспортного средства, его критических элементов.

5. Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконных вмешательств в работоспособность транспортного средства.

6. Оформление результатов оценки уязвимости транспортного средства.

7. Оформление рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры по совершенствованию системы мер обеспечения транспортной безопасности транспортного средства.

8. Подписание акта приемки-передачи о выполнении услуги по оценке уязвимости транспортного средства.

ОЦЕНКА СИСТЕМЫ ПРИНЯТЫХ МЕР НА ТС НА СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ТС				Оценка выполнения	Рекомендации по устранению
	I	II	III	IV	и причина невыполнения требований	выявленных несоответствий требованиям
Общие обязанности субъекта транспортной инфраструктуры для ТС всех категорий						
Общие обязанности субъекта транспортной инфраструктуры для ТС всех категорий совпадают с общими обязанностями субъекта транспортной инфраструктуры для ОТИ всех категорий (см. п 1—39 Приложения 3, стр. 179—193)						
Дополнительные обязанности по выполнению требований всеми субъектами транспортной инфраструктуры для ТС различных категорий						
	Воспрепятствовать проникновению на ТС и на критические элементы ТС: нарушителя ¹ , в том числе оснащенного специальными техническими средствами				нарушителя, не оснащенного специальными техническими средствами	
	Оснастить ТС техническими средствами обеспечения ТБ, обеспечивающими: – видеообнаружение ² объектов видеонаблюдения:					
	в кабине ТС и на путях прохода в салон (кабину) ТС	в кабине ТС				
	– видеомониторинг ³ объектов видеонаблюдения в салоне ТС					

	– передачу видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени				
	– выявление проникновения подготовленного нарушителя на ТС и к критическим элементам ТС				
	– возможность интеграции технических средств обеспечения ТБ с другими охранными системами				
Дополнительные обязанности при введении установленных уровней безопасности					
№ 1 (потенциальные угрозы)	Проводить досмотр в целях обеспечения ТБ ⁴ всего персонала, посетителей, а также вещей, находящихся при них, для распознавания и идентификации предметов и вещей, которые запрещены или ограничены для перемещения, на границах зоны ТБ ТС, если данное мероприятие не проводилось на ОТИ отправления (проследования ТС)	Не допускать посетителей на ТС и к критическим элементам ТС			

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ТС				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
№ 1 (потенциальные угрозы)	Воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС путем контроля и проверки на границах зоны ТБ ТС пропускных и идентифицирующих документов:					
	посетителей	персонала				
	Выявлять признаки вероятной связи с подготовкой совершения или совершением АНВ путем наблюдения и собеседования в целях ТБ на границе зоны ТБ ТС:					
	персонала, посетителей и материальных объектов	персонала и материальных объектов				
	Выявлять признаки вероятной связи с подготовкой совершения или совершением АНВ путем наблюдения и собеседования в целях ТБ в зоне ТБ ТС во время обслуживания, экипировки ТС:					
	персонала, посетителей и материальных объектов	персонала и материальных объектов				
	Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны ТБ, критических элементов ОТИ					

	Для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, в случае выявления признаков, указывающих на вероятную связь данных лиц и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ проводить дополнительный досмотр в целях ТБ:					
	персонала и посетителей, а также вещей, находящихся при них, материальных объектов	персонала, а также вещей, находящихся при них, материальных объектов				
	Выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения путем проведения визуального осмотра ТС:					
	(досмотра ТС, используемых в высокоскоростном и скоростном сообщении) при подаче под посадку и визуального осмотра ТС после высадки пассажиров на конечной станции	при отправлении (выходе из депо) и после прибытия на конечную станцию (постановке в депо)	при подаче под погрузку и после выгрузки			
	Пресекать попытки совершения АНВ и передавать выявленных группой быстрого реагирования на любом участке зоны ТБ поезда или ТС нарушителей в течение 10 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел					

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ТС				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
№ 1 (потенциальные угрозы)	Путем проверки материальных пропусков, накладных, ведомостей и иных перевозочных документов, относящихся к ТС, грузам, почте, специальным поездным принадлежностям, перемещаемым в зоны ТБ ТС, идентификации ТС, грузов, почты, специальных поездных принадлежностей, установлением действительности оснований для перемещения их в зону ТБ или на критические элементы ТС сотрудниками сил ТБ, воспрепятствовать попаданию в зону ТБ ТС предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения					
№ 2 (непосредственные угрозы)	Не допускать посетителей:					
	на критические элементы ТС	на ТС и к критическим элементам ТС				
	Воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС путем контроля и проверки на границах зоны ТБ ТС сотрудниками сил ТБ пропускных и идентифицирующих документов:					
	посетителей и персонала ТС	персонала ТС				
	Проводить досмотр в целях обеспечения ТБ всего персонала, посетителей, а также вещей, находящихся при них, для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, на границах зоны ТБ ТС, если данное мероприятие не проводилось на ОТИ отправления (проследования ТС)					
	Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения ТБ на границе зоны ТБ ТС выявлять признаки вероятной связи персонала, посетителей и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ					

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения ТБ в зоне ТБ ТС во время обслуживания, экипировки ТС и в ходе перевозки выявлять признаки вероятной связи персонала, посетителей и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ			
Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения ТБ персонала и посетителей, а также вещей, находящихся при них, материальных объектов для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, в случае выявления признаков, указывающих на вероятную связь данных лиц и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ			
Выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения путем проведения визуального осмотра ТС:			
(досмотра ТС, используемых в высокоскоростном и скоростном сообщении) при подаче под посадку и визуального осмотра ТС при стоянках свыше 10 минут и после высадки пассажиров на конечной станции	при отправлении (выходе из депо), на стоянках свыше 10 минут и после прибытия на конечную станцию (постановке в депо)	при подаче под погрузку, после включения ТС в состав поезда и после выгрузки	
Пресекать попытки совершения АНВ и передавать выявленных группой быстрого реагирования одновременно в любых двух участках зоны ТБ поезда или ТС нарушителей в течение 10 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел			

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ТС				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
№ 2 (непосредственные угрозы)	Путем проверки материальных пропусков, накладных, ведомостей и иных перевозочных документов, относящихся к ТС, грузам, почте, специальным поездным принадлежностям, перемещаемым в зоны ТБ ТС, идентификации ТС, грузов, почты, специальных поездных принадлежностей, установления действительности оснований для перемещения их в зону ТБ или на критические элементы ТС не менее чем двумя сотрудниками сил ТБ воспрепятствовать попаданию в зоны ТБ ТС предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения					
	В целях обеспечения ТБ имущества, находящегося на ТС, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ТС и ОТИ, выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершение АНВ на ТС:					

	путем охраны	путем охраны, постоянного контроля персоналом входных дверей ТС и критических элементов ТС				
№ 3 (прямые угрозы)	Не допускать посетителей критические элементы ТС	Не допускать посетителей и персонал, не связанный с эксплуатацией данного ТС, на ТС и к критическим элементам ТС				
	Воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС путем контроля и проверки пропускных и идентифицирующих документов:					
	посетителей и персонала ТС на границах зоны ТБ ТС сотрудниками сил ТБ	персонала ТС на границах зоны ТБ ТС не менее чем двумя сотрудниками сил ТБ		персонала ТС на границах зоны ТБ ТС сотрудником сил ТБ		
	Проводить досмотр в целях обеспечения ТБ для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, на границах зоны ТБ ТС, если данное мероприятие не проводилось на ОТИ отправления (проследования ТС):					
	всего персонала, посетителей, а также вещей, находящихся при них	всего персонала, а также вещей, находящихся при них				
	Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения ТБ на границе зоны ТБ ТС выявлять признаки вероятной связи с подготовкой совершения или совершением АНВ:					

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ТС				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
№ 3 (прямые угрозы)	персонала, посетителей и материальных объектов	персонала и материальных объектов				
	В целях обеспечения ТБ в зоне ТБ ТС во время обслуживания, экипировки ТС и в ходе перевозки выявлять признаки вероятной связи персонала, посетителей и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ:					
	путем наблюдения и собеседования	путем наблюдения				
	Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения ТБ для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, в случае выявления признаков, указывающих на вероятную связь данных лиц и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ:					

	персонала и посетителей, а также вещей, находящихся при них, материальных объектов	персонала, а также вещей, находящихся при них, материальных объектов				
Выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения путем проведения визуального осмотра ТС:						
	(досмотра ТС, используемых в высокоскоростном и скоростном сообщении) при подаче под посадку и визуального осмотра ТС при стоянках свыше 5 минут и после высадки пассажиров на конечной станции	при отправлении (выходе из депо), на стоянках свыше 5 минут и после прибытия на конечную станцию (постановке в депо)	при подаче под погрузку, после выгрузки, на стоянках свыше 30 минут и после прибытия на конечную станцию			
Пресекать попытки совершения АНВ и передавать представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, выявленных группой быстрого реагирования одновременно в любых двух участках зоны ТБ поезда или ТС нарушителей:						
	в течение 5 минут с момента их выявления	в течение 10 минут с момента их выявления (за исключением случаев, когда ТС включено в состав поезда I категории по ТБ)				
Воспрепятствовать попаданию в зону ТБ ТС предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, путем проверки материальных пропусков, накладных, ведомостей и иных перевозочных документов, относящихся к ТС, грузам, почте, специальным поездным принадлежностям, перемещаемым в зоны ТБ ТС, идентификации ТС, грузов, почты, специальных поездных принадлежностей, установления действительности оснований для перемещения их в зону ТБ или на критические элементы ТС:						

Уровни безопасности	КАТЕГОРИИ ТС				Оценка выполнения и причина невыполнения требований	Рекомендации по устранению выявленных несоответствий требованиям
	I	II	III	IV		
№ 3 (прямые угрозы)	не менее чем двумя сотрудниками сил ТБ			сотрудником сил ТБ		
	Выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершения АНВ на ТС:					
	путем охраны в целях обеспечения ТБ имущества, находящегося на ТС, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ТС и ОТИ	путем постоянного контроля персоналом входных дверей ТС и критических элементов ТС	путем постоянного контроля персоналом погрузочных дверей, люков, горловин ТС и критических элементов ТС при погрузке и выгрузке			
	Выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершения АНВ на ТС:					
	путем постоянного патрулирования зоны ТБ поезда и ТС не менее чем двумя сотрудниками сил ТБ	путем охраны в целях обеспечения ТБ имущества, находящегося на ТС, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ТС и ОТИ	путем постоянного патрулирования зоны ТБ поезда и ТС при стоянках свыше 30 минут	путем постоянного патрулирования зоны ТБ поезда и ТС при стоянках свыше 60 минут		

¹ Нарушитель — лицо (группа лиц), пытающееся совершить АНВ.

² Видеонаблюдение — обнаружение физических лиц и ТС, являющихся объектами видеонаблюдения на основании данных видеонаблюдения в произвольном месте и в произвольное время.

³ Видеомониторинг — обнаружение физических лиц и ТС, являющихся объектами видеонаблюдения, в заданном месте и в заданное время.

⁴ Досмотр в целях обеспечения ТБ — мероприятия по обследованию с использованием средств досмотра физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей с целью обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.

ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аварийно химически опасные вещества — опасные химические вещества, при аварийном выбросе (разливе) которых может произойти заражение окружающей среды в концентрациях, поражающих живой организм.

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.

Безопасность на транспорте при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера — это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, пассажиров и персонала на транспорте от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Внутриобъектовый режим в целях обеспечения транспортной безопасности — порядок, обеспечиваемый совокупностью мероприятий и правил, выполняемых лицами, находящимися на ОТИ и ТС, в соответствии с планом по обеспечению транспортной безопасности и иными внутренними распорядительными документами субъекта транспортной инфраструктуры.

Зона транспортной безопасности — часть (наземная, подземная, воздушная, надводная, подводная) ОТИ или ТС, на которой реализованы мероприятия по обеспечению транспортной безопасности, включая зоны, проход в которые осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты).

Зона транспортной безопасности ограниченного доступа — часть зоны безопасности, контролируемая и/или охраняемая с помощью технических средств, проход в которую ограничен в соответствии с мероприятиями плана по обеспечению транспортной безопасности и осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты).

Зона транспортной безопасности свободного доступа — часть зоны безопасности, контролируемая с помощью технических средств, проход в которую не ограничивается и осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты).

Зона уязвимости — территория (наземная, подземная, воздушная, надводная, подводная), прилегающая к ОТИ или область вокруг ТС, способная использоваться для совершения АНВ.

Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности — совокупность инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безопасности, используемых на ОТИ и/или ТС в целях защиты от АНВ.

Инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности — части конструкции ОТИ или ТС (заграждения, противотаранные устройства, решетки, двери, люки, шлюзы и т.д.), предназначенные для воспрепятствования, а также задержки или замедления проникновения нарушителя в зону безопасности ОТИ, ТС и/или на их критические элементы.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств — отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий.

Категория ОТИ — результат комплексной оценки ОТИ, учитывающий его экономическую или иную значимость, последствия от возможных актов незаконного вмешательства, а также степень угрозы их совершения.

Категория ТС — результат комплексной оценки ТС, учитывающий его экономическую или иную значимость, последствия от возможных актов незаконного вмешательства, а также степень угрозы их совершения.

Компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности — федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осу-

ществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности.

Контрольно-пропускной пункт (пост) обеспечения транспортной безопасности — специально оборудованное место на ОТИ или ТС для осуществления контроля в установленном порядке за проходом людей и проездом транспортных средств в зону безопасности.

Критический элемент ОТИ и/или ТС — строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ или ТС, АНВ в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению его функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций.

Лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности ОТИ/ТС — должностное лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности ОТИ/ТС в соответствии с законодательством Российской Федерации, в обязанности которого должностными инструкциями вменена указанная функция.

Модель нарушителя — описание нарушителя, включающее совокупность сведений о численности, оснащенности, финансовой обеспеченности, уровне подготовленности, осведомленности и тактике действий потенциальных нарушителей, их мотивации и преследуемых целях при совершении АНВ в отношении ОТИ и/или ТС.

Нарушитель — лицо (группа лиц), совершившее или пытающееся совершить АНВ, а также лицо (группа лиц), оказывающее ему содействие в этом, в том числе с использованием транспортного средства.

Непосредственная угроза — совокупность конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ.

Обеспечение транспортной безопасности — реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса,

соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Объекты транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта (ОТИ) — технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути, контактные линии, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные станции, метрополитены, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

Опасные грузы — вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых в транспортном процессе может создать угрозу для жизни и здоровья людей, животных и окружающей среды, а также привести к взрыву, пожару, повреждению сооружений, транспортных средств, транспортируемые в упаковке, а также наливом или насыпью в контейнерах, транспортных средствах железнодорожного транспорта.

Оценка уязвимости ОТИ и ТС — определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения АНВ.

Перевозчик — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю).

Персонал — совокупность всех постоянных и временных работников субъектов транспортной инфраструктуры (перевозчиков) или иных юридических лиц, осуществляющих деятельность на ОТИ или ТС.

Подразделения транспортной безопасности — персонал государственных организаций и/или юридических лиц, привлечен-

ный на законном (договорном) основании для осуществления функций по защите ОТИ и/или ТС от АНВ.

Пользователи — лица, пользующиеся услугами субъектов транспортной инфраструктуры (перевозчиков) или иных лиц, осуществляющих деятельность на ОТИ или на ТС.

Посетители — не относящиеся к пассажирам, персоналу и пользователям лица, находящиеся на территории ОТИ или на ТС.

Пост (пункт) управления обеспечением транспортной безопасности ОТИ/ТС — специально оборудованное помещение (место), откуда осуществляется контроль состояния транспортной безопасности и управление подразделениями транспортной безопасности, инженерно-техническими системами ТБ.

Потенциальная угроза — совокупность вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ.

Пропускной режим в целях обеспечения транспортной безопасности — порядок пропуска лиц, транспортных средств и имущества через границы зоны безопасности ОТИ или ТС в целях обеспечения транспортной безопасности.

Прямая угроза — совокупность условий и факторов, создавших реальную опасность совершения АНВ.

Радиоактивные вещества — не относящиеся к ядерным материалам вещества, испускающие ионизирующее излучение.

Силы обеспечения транспортной безопасности — лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности, подразделения транспортной безопасности и персонал, непосредственно принимающий участие в обеспечении транспортной безопасности согласно плану обеспечения транспортной безопасности ОТИ или ТС.

Специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности — юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом Правитель-

ством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Субъекты транспортной инфраструктуры — юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

Технические средства обеспечения транспортной безопасности — системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, использующиеся согласно плану по обеспечению транспортной безопасности ОТИ или ТС.

Транспортная безопасность — это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства.

Транспортная функция — перевозка пассажиров, багажа, грузобагажа, грузов, почты и иного имущества от места посадки (погрузки) к месту высадки (выгрузки) или перегрузки, а также обеспечивающие ее технологические процессы.

Транспортные средства железнодорожного транспорта (ТС) — железнодорожный подвижной состав в значении, установленном Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Транспортный комплекс — объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства.

Угроза транспортной безопасности — совокупность условий и факторов, создающих опасность совершить АНВ на ОТИ и ТС.

Уровень безопасности транспортного комплекса — степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения АНВ.

Эксплуатационная безопасность на транспорте — это состояние объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, обеспечивающее их работоспособное состояние при установленной системе эксплуатации, организации и управления транспортной деятельностью.

Элементы технологического комплекса и объекты железнодорожного транспорта — сооружения и устройства железнодорожного транспорта.

Ядовитые вещества — вещества, признанные таковыми в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Законодательные акты по транспортной безопасности
2. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»
3. Федеральный закон от 06.03.2006 № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»
4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
5. Указы Президента Российской Федерации
6. Указ Президента Российской Федерации от 31.03.2010 № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»
7. Указ Президента Российской Федерации от 14.06.2012 № 851 «О порядке установления уровней террористической опасности, предусматривающих принятие дополнительных мер по обеспечению безопасности личности, общества и государства»
8. Правовые акты Правительства Российской Федерации
9. Постановление Правительства РФ от 7 декабря 2020 г. N 2033 «О случаях и порядке осуществления деятельности с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств»
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.11.2022 № 2051 «Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового

мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»

11. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.11.2022 № 2049 «Об утверждении Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу»
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 24.11.2015 № 1257 «Об утверждении правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами российской федерации, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) 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»

13. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2020 № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»
14. Постановление Правительства от 29.09.2020 № 1566 «Об утверждении особенностей защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности»
15. Постановление Правительства от 15.09.2020 № 1442 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений и помещений для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, являющихся объектами транспортной инфраструктуры, и признании утратившими силу акты и отдельные положения актов Правительства Российской Федерации».
16. Постановление Правительства от 08.10.2020 № 1637 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для

транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта».

17. Постановление Правительства от 03.10.2020 № 1595 «Об утверждении правил категорирования и установления количества категорий объектов транспортной инфраструктуры».
18. Постановление Правительства от 08.10.2020 № 1638 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта».
19. Постановление правительства от 10.10.2020 № 1651 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию».
20. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности»
21. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.11.2005 № 690 «Об утверждении положения об охране судоходных гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования».

22. Постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2009 № 289 «Об утверждении правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»
23. Постановление Правительства РФ от 30.06. 2014 № 600 «Об утверждении правил формирования и ведения реестра органов аттестации, реестра аттестующих организаций, реестра аккредитованных подразделений транспортной безопасности, реестра выданных свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также предоставления содержащихся в нем данных»
24. Постановление Правительства РФ от 30.06.2014 № 725 «Об утверждении правил аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу»
25. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.11.2014 № 1208 «Об утверждении Требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта»

26. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.11.2014 № 1209 «О специальных средствах, видах, типах и моделях служебного огнестрельного оружия, патронов к нему и нормах обеспечения ими работников подразделений транспортной безопасности и об утверждении правил приобретения, хранения, учета, ремонта и уничтожения специальных средств, используемых работниками подразделений транспортной безопасности»
27. «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте», утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.07.2010 № 1285-р
28. Акты Минтранса России и Росморречфлота
29. Приказ Министерства транспорта РФ от 30 апреля 2013 г. N 162 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта»
30. Приказ Минтранса РФ от 9 июля 2012 г. N 211 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта»

31. Приказ Минтранса России от 06.04.2022 № 121 «Об утверждении Перечня документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в орган аттестации субъектом транспортной инфраструктуры, специализированной организацией в области обеспечения транспортной безопасности, организацией, претендующей на аккредитацию для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, подразделением транспортной безопасности или организацией, претендующей на аккредитацию в качестве подразделения транспортной безопасности, формы заключения органа аттестации об отсутствии у лица, принимаемого на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющего такую работу, ограничений на ее выполнение и Порядка ведения документов по учету выданных заключений об отсутствии у лица, принимаемого на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющего такую работу, ограничений на ее выполнение»
32. Приказ Минтранса России от 01.11.2021 № 370 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами российской федерации»
33. Приказ Минтранса России от 02.07.2021 № 225 «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или)

судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами российской федерации»

- 34. Приказ Минтранса России от 07.09.2020 № 358 «О Порядке установления критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры»
- 35. Приказ Минтранса России от 28.08.2020 № 331 «Об определении объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию по видам транспорта»
- 36. Приказ Минтранса России от 29.12.2020 № 578 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности»
- 37. Приказ Минтранса России от 15.09.2020 № 377 «Об утверждении Порядка ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»
- 38. Приказ Минтранса России от 25.09.2020 № 394 «Об установлении границ и конфигурации зон безопасности вокруг отдельных объектов транспортной инфраструктуры»
- 39. Приказ Минтранса России от 01.04.2015 № 145 «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним»

40. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 05.02.2010 № 27 «О Порядке ведения Реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»
41. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 05.10.2020 № 409 «Об утверждении порядка получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»
42. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16.02.2011 № 56 «О Порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства»
43. Приказ Минтранса России от 19.07.2012 № 243 «Об утверждении порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных»
44. Приказ Минтранса России от 31.07.2014 № 212 «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности»
45. Приказ Минтранса России от 21.08.2014 № 231 «Об утверждении требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным

(психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта»

46. Приказ Минтранса России от 28.08.2014 № 234 «Об утверждении перечня отнесенных к первой категории объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, на которых осуществляется дистанционное наблюдение за исполнением требований в области транспортной безопасности с применением аудио- и видеосистем»
47. Приказ Минтранса России от 25.09.2014 № 269 «Об утверждении порядка проверки субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры с использованием тест-предметов и тест-объектов органами государственного контроля (надзора) во взаимодействии с уполномоченными представителями органов федеральной службы безопасности и (или) органов внутренних дел российской федерации или уполномоченных подразделений указанных органов»
48. Приказ Минтранса России от 15.11.2010 № 248 «Об утверждении отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства»

49. Приказ Минтранса России от 09.04.2014 № 101 «Об утверждении перечня объектов, относящихся к портовым средствам»
50. Приказ Росморречфлота от 18.11.2011 № 230 «Об утверждении форм документов, необходимых для осуществления процедуры аккредитации юридических лиц на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»
51. Приказ Федерального агентства морского и речного транспорта от 01.03.2013 № 13 «О наделении начальника Управления транспортной безопасности Федерального агентства морского и речного транспорта полномочиями по принятию решений об утверждении Планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, полномочиями по принятию решений об утверждении результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, по принятию решений о присвоении или изменении категории в области обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также полномочиями по осуществлению мероприятий по защите морского и речного судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания и судоходства»
52. Приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»

1. Концепция системы технического регулирования на железнодорожном транспорте / Минтранс России. — М., 2006. URL: http://www.mintrans.ru/Conception_GT_092006.pdf
2. Авиационные средства поражения / под ред. Ф.П. Миропольского. — М.: Военное издательство, 1995.
3. *Вареньшев Б.В.* и др. Военно-инженерная подготовка: учебник. — М.: Военное издательство, 1982.
4. *Колибернов Б.С.* и др. Справочник офицера инженерных войск. — М.: Военное издательство, 1989.
5. Контроль людей и их ручной клади на наличие диверсионно-террористических средств // Специальная техника. 2001. № 4. URL: <http://www.bnti.ru/showart.asp?lvl=04.01.&aid=56>
6. Наставление по минной войне НОА Китая / ГРУ при ГШ ВС СССР. — М., 1969.

7. Руководство по подрывным работам. Утверждено нач. инж. войск МО СССР 27.07.1967. — М.: Военное издательство, 1969.
8. *Украинцев Ю.* Транспортная безопасность и современные технологии досмотра пассажира // Мир и безопасность. 2007. № 6.

Интернет-ресурсы

9. <http://amb-expert.ru/ocenka-uyazvimosti>
10. <http://eragun.org/ind14.html>
11. <http://kiev-security.org.ua/box/13/37.shtml>
12. <http://shooter.com.ua/specialnye-zadachi/558-klassifikaciya-vzryvchatyx-veshhestv-vv.html>
13. <http://stroy-spravka.ru/proizvodstvo-vzryvnykh-rabot>
14. <http://www.agps-mipb.ru/index.php/component/poll/1-2010-02-26-16-04-27.html>
15. <http://www.argus-spectr.ru/index.php?path=ru/node/27/news/read/38>
16. <http://www.bnti.ru/des.asp?itm=1830&tbl=04.01.03>
17. <http://www.mining-enc.ru/d/detoniruyuschij-shnur/>

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Общие вопросы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.....	5
1.1. Основные понятия, цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности	5
1.2. Нормативно-правовое обеспечение транспортной безопасности.....	8
1.3. Классификация и категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в системе обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте.....	12
1.4. Характеристика потенциальных угроз актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта.....	17
1.5. Требования по обеспечению транспортной безопасности.....	21
Глава 2. Современные технические средства и системы обеспечения транспортной безопасности.....	23
2.1. Взрывные устройства, их основные характеристики. Анализ и прогнозирование последствий актов незаконного вмешательства на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства железнодорожного транспорта.....	23
2.2. Инженерные, технические средства и инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах железнодорожного транспорта, порядок их функционирования.....	46
2.3. Средства защиты и взрывозащитное оборудование	84

Глава 3. Категорирование и оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта.....	91
3.1. Порядок категорирования ОТИ и ТС железнодорожного транспорта	91
3.2. Порядок оценки уязвимости ОТИ и ТС железнодорожного транспорта и метрополитена	101
3.3. Порядок проведения оценки уязвимости на примере ОТИ первой группы	105
3.4. Характерные особенности проведения оценки уязвимости для разных групп ОТИ.....	115
3.5. Оценка уязвимости ТС	120
Глава 4. Планирование и реализация мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.....	143
4.1. Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на ОТИ и ТС железнодорожного транспорта и метрополитена.....	143
4.2. Пропускной и внутриобъектовый режим	149
Приложения.....	157
1. Методика определения критических элементов ОТИ/ТС	157
2. Инвентарная карточка учета объекта основных средств (форма № ОС-6)	172
3. Оценка системы принятых мер на ОТИ на соответствие требованиям по обеспечению транспортной безопасности.....	178
4. Модель нарушителя.....	206
5. Методика определения количественных и качественных характеристик инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности.....	228

6. Результаты оценки уязвимости	240
7. Перечень работ при проведении оценки уязвимости ТС.....	266
8. Оценка системы принятых мер на ТС на соответствие требованиям по обеспечению транспортной безопасности.....	270
Основные термины и определения	281
Список литературы.....	288

Учебное издание

Глазунова Наталья Петровна

КУРС ЛЕКЦИЙ
ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Учебное пособие