

Калужский филиал ПГУПС

Практические занятия

по дисциплине

*Транспортная безопасность*

программы подготовки специалистов среднего звена

по специальности СПО

13.02.07 Электроснабжение (по отраслям)

Базовая подготовка

Разработал  
преподаватель  
Мазина И.В.

2017

## Аннотация

Комплект практических занятий разработан на основе Федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности СПО 13.02.07 Электроснабжение (по отраслям)

для программы учебной дисциплины *Транспортная безопасность*

Позволяет формировать: умения, знания и общие компетенции

- У1 Обеспечивать транспортную безопасность на объекте своей профессиональной деятельности
- 31 Нормативная правовая база в сфере транспортной безопасности на железнодорожном транспорте
- 32 Права и обязанности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков в области обеспечения транспортной безопасности
- 33 Основы планирования мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры
- 34 Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте
- ОК 1 Понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес
- ОК 2 Организовывать собственную деятельность, выбирать типовые методы и способы выполнения профессиональных задач, оценивать их эффективность и качество
- ОК 3 Принимать решения в нестандартных ситуациях и нести за них ответственность
- ОК 4 Осуществлять поиск и использование информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития
- ОК 5 Использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности
- ОК 6 Работать в коллективе и команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, потребителями
- ОК 7 Брать на себя ответственность за работу членов команды (подчиненных), результат выполнения заданий
- ОК 8 Самостоятельно определять задачи профессионального и личностного развития, заниматься самообразованием, осознанно планировать повышение квалификации

ОК 9 Ориентироваться в условиях частой смены технологий в профессиональной деятельности

## СОДЕРЖАНИЕ

Практическое занятие № 1 .....	5
Практическое занятие № 2 .....	9
Практическое занятие № 3 .....	12
Практическое занятие № 4 .....	18
Практическое занятие № 5 .....	22
Практическое занятие № 6 .....	28
ЛИТЕРАТУРА.....	31

# Практическое занятие № 1

Тема: Порядок действий при угрозе совершения и совершении акта незаконного вмешательства на объектах инфраструктуры, транспортных средств железнодорожного транспорта.

## 1. Цель занятия.

1.1. Ознакомиться с порядком действий при угрозе совершении и совершении акта незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры, транспортных средств железнодорожного транспорта, связанных с профессиональной деятельностью по специальности.

## 2. Порядок выполнения занятия.

2.1. Ознакомиться с № 16 – ФЗ «О транспортной безопасности» от 9.02.2007г.

2.2. Ознакомиться с объектами транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта (ОТИ).

2.3. Ознакомиться с транспортными средствами железнодорожного транспорта (ТС).

2.4. Ознакомиться с понятием «Акт незаконного вмешательства» (АНВ).

2.5. Ознакомиться с перечнем потенциальных угроз совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов инфраструктуры и транспортных средств (согласно приказу № 52/112/134 от 5.03.2010г.).

2.6. Ознакомиться и изучить порядок действий при угрозе совершения акта незаконного вмешательства (АНВ) на объектах транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств железнодорожного транспорта (ТС).

2.7. Выполнить отчет по практическому занятию.

## 3. Методические указания.

Федеральный закон № 16 – ФЗ «О транспортной безопасности» от 9.02.2007г. является основным нормативно-правовым актом, реализующим работу в области транспортной безопасности на всех видах транспорта Российской Федерации.

Транспортная безопасность – это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (пассажиры и персонала) на транспорте от актов незаконного вмешательства (АНВ).

*Объекты транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта* – 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.

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

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

*Акт незаконного вмешательства (АНВ)* – транспортное действие (бездействие) в том числе и террористический акт, угрожающий безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшие за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб, либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

*Угроза транспортной безопасности* – совокупность условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства на ОТИ и ТС.

*Потенциальная угроза* – совокупность вероятных условий и факторов создающих опасность совершения актов незаконного вмешательства.

Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и ТС определены приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 52/112/134 от 5.03.2010г.:

- угроза захвата;
- угроза взрыва;
- угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и ТС взрывных устройств;
- угроза поражения опасными веществами;
- угроза захвата критического элемента ОТИ и ТС;
- угроза взрыва критического элемента ОТИ и ТС;
- угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ и ТС взрывных устройств;
- угроза хищения.

4. Действия должностных лиц при получении сообщения об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте железнодорожного транспорта.

Под происшествием террористического характера понимается – взрывы, обстрелы, разоборудование, обнаружение боеприпасов, оружия, взрывных устройств, подозрительных предметов, бесхозных вещей, столкновение с транспортным средством, нахождение посторонних предметов на рельсах, угрозы совершения террористических актов, анонимные сообщения о минировании объектов железнодорожного транспорта.

4.1. Действия руководителя объекта железнодорожного транспорта по пресечению террористического акта.

- Руководитель объекта, получив информацию о террористическом акте:
  - сообщает о случившемся сотрудникам органов внутренних дел, ФСБ, МЧС, в отделение дороги, диспетчеру отряда ВОХР, если об этом не сообщил дежурный персонал;
  - локомотивным бригадам, находящимся как в зоне действия террористов, так и на прилегающих перегонах;
  - работникам железнодорожного транспорта и гражданам, находящимся в зоне действия террористов.
- Исходя из обстановки, определяет задачи работникам объекта и инструктирует их.
- В случае нахождения в зоне действия террористов сотрудников органов внутренних дел, действует в соответствии с их рекомендациями, предоставляя им необходимые планы помещений, зданий.
- Вступает в переговоры с террористами. По возможности, в ходе непосредственных переговоров, определяет состояние террористов, возможность осуществления террористического акта, наличие оружия, взрывных устройств или средств их имитации.



---

---

---

---

---

---

---

---

4.4. Действие пассажиров при обнаружении взрывного устройства или подозрительного предмета.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

#### 5. Контрольные вопросы

- 5.1. Основные цели и задачи обеспечения транспортной безопасности.
- 5.2. Нормативно-правовое обеспечение транспортной безопасности.
- 5.3. Перечислите основные потенциальные угрозы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и ТС.

## Практическое занятие № 2

Порядок разработки плана по обеспечению транспортной безопасности, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта.

1. Цель занятия.

1.1. Ознакомиться с порядком разработки плана по обеспечению транспортной безопасности, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта.

2. Порядок выполнения занятия.

2.1. Ознакомиться с Федеральным законом № 16 – ФЗ «О транспортной безопасности» для ОТИ и ТС (статья 9).

2.2. Ознакомиться с Положением об организации обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД» от 12.12.2011г №183.

2.3. Ознакомиться с перечнем работ при проведении оценки уязвимости ОТИ (приказ Росжелдора от 25.10.2011г №515).

2.4. Ознакомиться с мероприятиями по обеспечению транспортной безопасности на ОТИ и ТС железнодорожного транспорта.

2.5. Ознакомиться и изучить рекомендации руководителям объектов транспортной инфраструктуры в случае возникновения и предотвращения противоправных действий на ОТИ и ТС железнодорожного транспорта.

3. Методические указания.

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

Оценку уязвимости ОТИ и ТС (№ 16 – ФЗ, статья 5) включает в себя строго регламентированные взаимозависимые разделы и выполняется для различных категорий ОТИ и ТС. Оценка уязвимости ОТИ и ТС проводится специализированными (аккредитованными) организациями в области обеспечения транспортной безопасности.

Сведения о результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ и ТС утверждаются компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности и являются информацией ограниченного доступа составляющие государственную тайну.

Исходя из результатов оценки уязвимости ОТИ и ТС разрабатывается план обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ), который утверждается соответствующим федеральным органом.

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

№ 16 – ФЗ, статья 9. Планирование и реализация мер по обеспечению ТБ в ОАО «РЖД».

Приказом ОАО «РЖД» от 12.12.2011г утверждено Положение об организации обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД».

Положение определяет основные направления деятельности и регулирует отношения между подразделениями аппарата управления филиалами и другими структурными подразделениями возникающие при организации обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД».

Целью организации обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД» является создание надежного и устойчивого функционирования объектов железнодорожного транспорта и реализованного подхода к их защищенности от акта незаконного вмешательства.

*Общее руководство и контроль* за организацией обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД» осуществляются президентом ОАО «РЖД».

*Текущие руководство и контроль* за организацией обеспечения транспортной безопасности в ОАО «РЖД» осуществляется вице-президентом.

Координация деятельности подразделений аппарата управления, филиалов и других структурных подразделений ОАО «РЖД» по организации обеспечения транспортной безопасности осуществляется Департаментом безопасности ОАО «РЖД».

4. Любое сообщение о готовящемся преступном акте незаконного вмешательства на объект железнодорожного транспорта должно рассматриваться как реальная угроза жизни и безопасности пассажиров.

При получении информации о готовящемся акте незаконного вмешательства на объекты ОТИ и ТС руководитель структурного подразделения обязан правильно действовать в экстренных условиях, обеспечить максимальную безопасность пассажиров, работников железнодорожного транспорта и объектов ОТИ и ТС от последствий террористического акта, создать условия способствующие расследованию преступлений правоохранительным органам.

Согласно федерального закона РФ «О борьбе с терроризмом» от 21.11.2002г на транспортные министерства и ведомства возложены обязанности разрабатывать и реализовывать профилактические, режимные, организационные и иные мероприятия, выявлять и пресекать террористическую деятельность.

Одним из основных принципов борьбы с терроризмом Закон называет *приоритет мер предупреждения терроризма*.

Сегодня профилактика – предупредительная работа должна быть ориентирована в основном на устранение условий способствующих совершению террористических актов:

- повышение бдительности;
- ужесточение пропускного режима при входе и выходе на территорию объекта (ОТИ и ТС);
- установка систем сигнализации;
- осуществление отдельных обходов территории предприятия;
- осмотр мест сосредоточения людей на предмет своевременного выявления взрывчатых устройств или предметов;
- проводить периодическую комиссионную проверку всех помещений (подвальных, складских, чердачных);
- усиление охраны ОТИ и ТС с помощью служебных собак;
- установка систем контроля, видеозаписи, сигнализации;
- осуществлять более тщательный подбор и проверку кадров;
- проверки ручной клади и багажа на предмет выявления оружия, взрывчатых веществ, боеприпасов;
- организация и проведение инструктажей, практических занятий по предотвращению противоправных действий;
- регулярный осмотр и очистка урн;



## Практическое занятие № 3

Тема : Определение итоговой категории ОТИ. Определение количества времени, необходимого для проведения оценки уязвимости ОТИ.

Цель занятия. Научиться определять итоговую категорию ОТИ, определив возможное количество пострадавших, материальный ущерб и количество совершённых АНВ за истёкший период.

Методические рекомендации.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств - это отнесение их к определённым категориям с учётом степени угрозы совершения АНВ и его возможных последствий.

Категория ОТИ - это результат комплексной оценки ОТИ, учитывающий его экономическую или иную значимость, последствия от возможных актов незаконного вмешательства, а также степень угрозы их совершения.

Порядок категорирования ОТИ и ТС установлен Приказом Минтранса России от 21.02.2011 №62 «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования ОТИ и ТС». Этот документ разработан в соответствии с п.1 ст.6 Федерального Закона «О транспортной безопасности». Порядок ведения реестра категорированных ОТИ и ТС установлен Приказом Минтранса РФ №22 от 05.02.2010.

Порядок выполнения работы:

Устанавливается не более четырёх категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного, воздушного, городского наземного, железнодорожного, морского и речного транспорта, метрополитена и объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства в порядке убывания их значимости - первая, вторая, третья, четвёртая.

В полученном задании необходимо вписать в форму наименование ОТИ, наименование субъекта, наименование транспортной инфраструктуры ( см. образец)

\_\_\_\_\_ Железнодорожный перегон (наименование из задания) \_\_\_\_\_  
наименование объекта

\_\_\_\_\_ (наименование железной дороги) \_\_\_\_\_  
транспортной инфраструктуры

\_\_\_\_\_ филиала ОАО «РЖД» \_\_\_\_\_  
железнодорожного транспорта,  
транспортного средства,

(наименование собственника ОТИ)  
субъекта транспортной инфраструктуры

Основные критерии, по которым определяется исходная категория ОТИ - это возможное количество пострадавших (таблица 1) и возможный материальный ущерб (таблица 2) в случае совершения АНВ на ОТИ. Которые подсчитываются по балльной системе, исходя из условий работы и оснащённости ОТИ. Если по таблице 1 ОТИ набирает 18 баллов, а по таблице 2 набирает 24 балла, то возможное количество пострадавших составит 50 человек, а

материальный ущерб - от 10 до 50 млн. рублей. И тогда, исходная категория по т.1 будет 1(первая), по таб.2 3(третья) . Путём сравнения этих двух исходных категорий найдём, что окончательная исходная категория ОТИ - первая.

Основным критерием, по которому определяется базовая категория ОТИ является количество совершённых или предотвращённых АНВ за последние 12 месяцев, предшествовавшие категорированию данного ОТИ или ТС (таблица 3). Учитывается также, совершались ли АНВ в отношении аналогичных ОТИ, расположенных на территории РФ. Из таблицы видно, что количество совершённых на ОТИ (или на аналогичном ему объекте на территории РФ ) актов незаконного вмешательства равно 2. Следовательно, базовая категория будет 2-ая.

Итоговую категорию ОТИ (таблица4) определяют таким образом: сначала сравнивают исходные категории по количеству пострадавших и по материальному ущербу, принимают наивысшую по степени. Затем сравнивают принятую исходную категорию с базовой ( по степени). За итоговую категорию принимают ту, которая имеет наивысшую степень .

Например: исходная категория ОТИ по количеству пострадавших - 2, по материальному ущербу - 3, а по количеству совершённых АНВ - 2, то за итоговую категорию(путём сравнения) примем 1-ую.

Таблица 1.

Характеристика	Показатель	Балл
Скорость движения поездов по железнодорожной линии, на которой расположен ОТИ, балл	свыше 160 км/ч	9
	менее 160 км/ч	0
Размеры движения пассажирских поездов по железнодорожной линии, на которой расположен ОТИ, балл	свыше 40 пар поездов в сутки	4
	менее 40, но более 20 пар поездов в сутки	2
	менее 20 пар поездов в сутки, но более 5 пар поездов в сутки	1
	менее 5 пар поездов в сутки	0
Условия эксплуатации ОТИ, балл	круглосуточно	1
	не круглосуточно	0
Наличие на ОТИ персонала, пользователей, посетителей, пассажиров, балл (оценочные показатели суммируются)	осуществляется посадка и высадка пассажиров	2
	осуществляется проезд пассажиров	1
	присутствует персонал	1
	отсутствует персонал	0
	присутствуют пользователи или посетители	1
Наличие на ОТИ, расположенном в границах населенного пункта, опасных веществ (ОВ) и аварийно-опасных химических веществ (АОХВ), балл (оценочные показатели суммируются)	отсутствуют пользователи или посетители	0
	ОТИ участвует в обеспечении перевозок ОВ	1
	на ОТИ организована выгрузка-погрузка ОВ	2
	ОТИ задействуется при выполнении технических операций с ТС, перевозящими АОХВ	1
Наличие на ОТИ, расположенном вне границ населенного пункта, опасных	на ОТИ организована выгрузка-погрузка (складированы) АОХВ	4
	ОТИ участвует в обеспечении перевозок ОВ	0
	на ОТИ организована выгрузка-погрузка	1

веществ (ОВ) и аварийно-опасных химических веществ (АОХВ), балл (оценочные показатели суммируются)	ОВ		
	ОТИ задействуется при выполнении технических операций с ТС, перевозящими АОХВ	1	
	на ОТИ организована выгрузка-погрузка (складированы) АОХВ	1	
Общее количество баллов			

Возможное количество погибших или получивших вред здоровью людей, чел.	1-10 (четвертая категория)	1-2
	11-25 (третья категория)	3-5
	26-50 (2 категория)	6-11
	более 50 (1 категория)	12 и более
Возможное количество 50 человек, категория		—

Таблица 2.

Возможный материальный ущерб и ущерб окружающей среде в результате АНВ на ОТИ (исходная категория)

Характеристика	Показатель	Балл	
Скорость движения поездов по ж.д. линии, на которой расположен ОТИ, балл	свыше 160 км/ч	8	
	менее 160 км/ч	0	
Грузонапряженность железнодорожной линии, на которой расположен ОТИ, балл	свыше 30 млн. ткм в год	4	
	от 8 до 30 млн. ткм в год	2	
	менее 8 млн. ткм в год	1	
Размеры движения пассажирских поездов по железнодорожной линии, на которой расположен ОТИ, балл	свыше 40 пар поездов в сутки	4	
	менее 40, но более 20 пар поездов в сутки	2	
	менее 20 пар поездов в сутки, но более 5 пар поездов в сутки	1	
	менее 5 пар поездов в сутки	0	
Время восстановления ОТИ при совершении АНВ, приведшего к полному прекращению транспортной функции ОТИ, балл	до 5-ти суток	1	
	от 5-ти до 15-ти суток	2	
	от 15-ти до 30-ти суток	10	
	в срок 30 суток и более	20	
Площадь капитальных сооружений на ОТИ (производственный и технологический комплекс), балл	не более 50000 кв.м.	1	
	от 50000 до 100000 кв.м.	2	
	от 100000 до 1000000 кв.м.	3	
	свыше 1000000 кв.м.	4	
Площадь капитальных зданий на ОТИ (производственные здания), балл	1-этажные строения не более 500 кв.м.	1	
	1-2-этажные строения от 500 до 1000 кв.м.	2	
	до 4-х этажей или занимают общую площадь от 1000 до 10000 кв.м.	3	
	выше 4-х этажей или занимают общую площадь свыше 10000 кв.м.	4	
Площадь помещений ОТИ, предназначенных для пассажиров пользователей и посетителей, балл	площади отсутствуют	0	
	не более 500 кв.м.	1	
	от 500 до 1000 кв.м.	2	
	от 1000 до 5000 кв.м.	5	
	свыше 5000 кв.м.	6	

Характеристика	Показатель	Балл	
Дублируемость железнодорожной линии, на которой расположен ОТИ, балл	не дублируется ж/д и другими видами транспорта	4	
	дублируется всеми видами транспорта в объеме до 50%	3	
	дублируется ж/д транспортом в объеме не менее 50%	2	
	дублируется ж/д транспортом в полном объеме	1	
Культурное, социальное и политическое значение ОТИ, балл (оценочные баллы суммируются)	наличие 1 и более памятников архитектуры, взятых под охрану государством	1	
	отсутствие памятников архитектуры, взятых под охрану государством	0	
	ОТИ обеспечивает транспортную функцию в интересах одного региона	0	
	ОТИ обеспечивает транспортную функцию в интересах нескольких регионов	1	
	ОТИ используется при осуществлении международных перевозок	1	
Состав сил и средств, привлекаемых для восстановления ОТИ, балл	восстановление за счет сил и средств собственника ОТИ	1	
	восстановление с привлечением сил и средств других юридических лиц (при отсутствии сил и средств владельца ОТИ)	2	
	восстановление за счет сил и средств собственника ОТИ с привлечением сил и средств других юр. лиц, при содействии ФО исполнительной власти РФ	3	
	восстановление в координации и под руководством уполномоченных федеральных органов исполнительной власти РФ, путем привлечения дополнительных сил и средств	4	
Срок эксплуатации капитальных сооружений на ОТИ, балл (с момента постройки или масштабного капитального ремонта)	свыше 20 лет	1	
	от 5-ти до 20 лет	2	
	до 5-ти лет	3	
Срок эксплуатации технических средств и механизмов на ОТИ, балл	менее 5-ти лет	1	
	более 5-ти лет	0	
Отношение стоимости собственности третьих лиц, находящейся на ОТИ к стоимости ОТИ, балл	имеет меньшую стоимость, чем имущество собственника ОТИ	1	
	имеет большую стоимость, чем имущество собственника ОТИ	3	
Значение оборудования, технических средств и механизмов ОТИ для обеспечения транспортной функции ОТИ и всей ж.д. линии, на которой	непосредственно обеспечивает транспортную функцию только ОТИ	2	
	непосредственно обеспечивает	3	

Характеристика находится ОТИ, балл	Показатель	Балл	
	транспортную функцию всей железнодорожной линии, на которой расположен ОТИ		
Наличие на ОТИ электронных и сетевых компонентов, балл	оборудование отсутствует	0	
	оборудование представлено отдельными рабочими станциями	1	
	функционирует в рамках одной локальной вычислительной сети	2	
	функционирует в рамках нескольких вычислительных сетей	3	
Наличие на ОТИ, опасных веществ (ОВ) и	ОТИ участвует в обеспечении перевозок ОВ	1	
аварийно-опасных химических веществ (АОХВ), балл (оценочные показатели суммируются)	на ОТИ организована выгрузка-погрузка ОВ	2	
	ОТИ задействуется при выполнении технических операций с ТС, перевозящими АОХВ	3	
	на ОТИ организована выгрузка-погрузка (складированы) АОХВ	4	
Участие ОТИ в управлении транспортными функциями железнодорожной линии или железнодорожного транспорта региона	не осуществляется управление	0	
	на ОТИ осуществляется управление ж/д транспортом региона	11	
	на ОТИ осуществляется управление ж/д транспортом нескольких регионов	12	
Общее количество баллов			24
Возможный материальный ущерб и ущерб окружающей среде, руб.	до 10 млн. (4 категория)		менее 18
	от 10 до 50 млн. (3 категория)		18-27
	от 50 до 100 млн. (2 категория)		28-35
	свыше 100 млн. (1 категория)		36 и более
Возможный ущерб от 10 до 50 млн., категория			---

Таблица 3. Зависимость базовой категории ОТИ от количества совершённых АНВ за последние 12 месяцев, предшествовавшие категорированию ОТИ.

Характеристика	Показатель	Категория	Отм. о категории
Вероятность совершения АНВ на ОТИ	Два и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта РФ, в котором находится ОТИ	1	
	Один совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта РФ, в котором находится ОТИ	2	
	Один и более совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении аналогичных, категорируемому ОТИ, объектов транспортной инфраструктуры на территории других субъектов Российской Федерации	3	
	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации	4	
Категория ОТИ		2	

Таблица 4.

Определение ИТОГОВОЙ категории ОТИ.

№ пп	Критерии категорирования		Расчетная категория	
			По составляющим	Результат
1	Исходная категория	1.1. Возможное количество погибших или получивших вред здоровью людей		
		1.2. Возможный материальный ущерб и ущерб окружающей среде		
2	Базовая	Степень угрозы совершения АНВ на ОТИ		
Итоговая категория по ОТИ				

Вопросы для самоконтроля:

1. Что такое категорирование ОТИ и ТС?
2. Основные критерии категорирования?
3. По каким факторам подсчитывается материальный ущерб на ОТИ в случае совершения АНВ?
4. По каким факторам подсчитывается возможное количество пострадавших на ОТИ в случае совершения АНВ?
5. Сколько всего существует категорий ОТИ и ТС?
6. Какая категория ОТИ наивысшая?
6. В соответствии с каким документом проводится категорирование ОТИ и ТС?
7. В какой документ заносятся данные о категорированных объектах?
8. От чего зависит базовая категория ОТИ?

## Практическое занятие № 4

Тема: Заполнение документации при получении информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на транспортном средстве

Заполнение документации при получении анонимной информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта.

Цель занятия: - Изучить порядок составления документации при наличии информации об угрозе АНВ на ОТИ.

Ход работы:

1.Дата предоставления информации:

2.Время предоставления информации

\_\_\_\_\_  
Месяц

\_\_\_\_\_  
Год

\_\_\_\_\_  
Часы

\_\_\_\_\_  
Минуты

\_\_\_\_\_  
МСК

\_\_\_\_\_  
Местное

\_\_\_\_\_  
Число

3. Место получения информации об угрозе АНВ ( индекс, край, область, город, улица, дом) \_\_\_\_\_

4.Дата получения информации

5.Время получения информации

\_\_\_\_\_  
Число

\_\_\_\_\_  
Месяц

\_\_\_\_\_  
Год

\_\_\_\_\_  
Часы

\_\_\_\_\_  
Минуты

\_\_\_\_\_  
МСК

\_\_\_\_\_  
Местное

6.Реестровый номер категорированного ОТИ \_\_\_\_\_

7.Категория \_\_\_\_\_

8.Наименование собственника ОТИ \_\_\_\_\_

9.Адрес местонахождения ОТИ ( Субъект Российской Федерации, индекс, край, область, город, район, улица, дом) \_\_\_\_\_

10.Количество пассажиров на ОТИ ( если есть) \_\_\_\_\_

11.Количество персонала на ОТИ: \_\_\_\_\_

Всего \_\_\_\_\_ дети \_\_\_\_\_

12. Количество ТС на ОТИ: \_\_\_\_\_

13.Тип, Модель, количество вагонов ТС \_\_\_\_\_

Угроза совершения АНВ согласно Перечню	Отметка	Совершение АНВ
Угроза захвата ТС		<i>Акт захвата</i>

Сведения об угрозе совершения АНВ в деятельность ТС







## Практическое занятие № 5

Тема : Наблюдение за физическими лицами для выявления подготовки к совершению АНВ.

Цель: Познакомиться с комплексами и методиками оценивания поведения человека на основе анализа наиболее информативных признаков, характеристик внешности и поведения.

Методический указания

Профайлинг (от англ. *profile* – профиль) – это:

- комплекс методов и методик оценки и прогнозирования поведения человека на основе анализа наиболее информативных признаков, характеристик внешности и поведения;
- технология наблюдения и опроса пассажиров с целью выявления потенциально опасных лиц

Профайлинг заставляет более вдумчиво наблюдать и анализировать окружающую обстановку, поведение людей, искать подозрительные признаки и устанавливать причинно-следственные связи, нестандартно подходить к решению возникающих в работе проблем.

Наиболее перспективные направления, в которых может применяться технология профайлинга:

- досмотр перед поездкой;
- наблюдение, опрос, ручной досмотр багажа и личный (индивидуальный) досмотр;
- обеспечение безопасности поезда, досмотр пассажиров после поездки.

С целью предотвращения противоправных действий следует проанализировать:

- ситуацию, в которой могут возникнуть противоправные намерения;
- условия, предрасполагающие к данной ситуации;
- пути и способы достижения противоправных намерений (в том числе криминально-террористического характера).

### 1. Психологический портрет террориста

Что представляют собой люди, совершающие террористические акты, с точки зрения психологии? Каковы психологические мотивы действий террористов и причины, по которым террор сохраняет высокую способность к самовоспроизводству?

В абсолютном большинстве случаев террористы — это молодые люди в возрасте около 20 лет, плюс-минус пять лет, получившие воспитание в патриархальной и весьма религиозной

культуре. В их сознании обычно присутствуют устойчивые представления об исторической травме своей нации и мощные эмоциональные связи с последней. Типичные социальные чувства — скорбь и горе, в сочетании с ущемленной национальной гордостью. Эти представления, скорее всего, дополняются актуальной психической травмой, связанной с реальными фактами гибели родных, близких или просто соплеменников, нередко — непосредственно на глазах у будущего террориста.

В индивидуальной истории, как правило, присутствует раннее лишение родительской заботы и внимания, а также травматогенная юность, проведенная в лишениях и сопровождавшаяся многочисленными унижениями и утратами

Характерные мировоззренческие составляющие и предпосылки, свойственные людям, совершающим теракты:

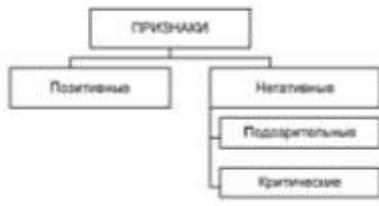
- смещение чувства времени — прошлое включено в актуальное настоящее;
- стирание границ между реальностью и фантазией;
- некоторая наивность в сочетании с размытостью моральных ограничений;
- смешанность границ добра и зла, в отдельных случаях наличие апокалиптических переживаний и фантазий в сочетании с идеями мессианства;
- садомазохистическая позиция — жалость к себе и своим соплеменникам в сочетании с ненавистью к реальному или мифологическому противнику и готовностью к самопожертвованию;
- идентификация с агрессором, то есть наличие идей типа: «если я сам буду агрессором, то не стану объектом агрессии»;
- ограниченная способность понимать и принимать доводы тех, кто мыслит иначе;
- определенная утрата рациональности, особенно в сфере представлений о доступных и недоступных целях и идеалах;

Особое место занимает понятие смыслообразования — то есть потребность ощутить, что мое существование имеет некий особый смысл, выходящий далеко за рамки серой, убогой и безнадежной повседневности.

В силу вышеизложенного, террорист практически не поддается рациональному разубеждению. Ему практически неведом страх и раскаяние в совершаемом или совершенном. Попытка изобразить террориста как психически больного неверна по сути и никуда не ведет.

Одним из ведущих элементов любой антитеррористической операции является переговорный процесс, эффективность которого определяется наличием высококвалифицированных специалистов-переговорщиков со специальной подготовкой.

## 2. На какие признаки обратить внимание



Проверяя документы, удостоверяющие личность и перевозочные документы:

- несоответствие данных в паспорте, билете, визе
- незнание дат, проставленных в паспорте
- нелогичный маршрут поездки билет в один конец
- форма оплаты билета, не принятая в данной стране

Позитивные признаки указывают на высокую степень соответствия норме, их наличие является благоприятным фактором и служат основанием для классификации пассажира как не представляющего угрозу для рейса

Негативные признаки должны быть в центре внимания, как наиболее информативные показатели связи пассажира с возможными противоправными действиями.

Очень важен анализ подозрительных признаков в путевых документах. Предъявление документа, который не принят в данной конкретной стране.

Критические признаки указывают на высокую степень связи пассажира с планируемым террористическим актом (недействительный паспорт и информации в нем, выданный в регионе боевых действий, поведение и внешность «террориста-смертника», оружие, взрывчатка в багаже)

## 3. Профили пассажиров

Фиксация и анализ указанных признаков является основой для дальнейшей классификацией пассажиров. С точки зрения угрозы для рейса всех пассажиров можно условно разделить на две группы: неопасных и потенциально опасных.

Цель профайлинга – отнесение пассажира к определенному профилю.

Неопасный пассажир – лицо, не представляющее угрозы для рейса с точки зрения выявления негативных признаков во внешности, поведении, путевых документах:

- Не было зафиксировано негативных признаков (отклонения от нормы)
- Подозрительные признаки не получили опасного подтверждения

Потенциально опасные пассажиры – лицо, у которого зафиксированные подозрительные признаки получили негативное подтверждение. Потенциально опасные пассажиры, в свою очередь подразделяются на осведомленных и неосведомленных. Различие между двумя данными группами – знание своей угрозы для данного рейса.

Неосведомленный (наивный, частично наивный и подставной террорист).

Наивный террорист:

- Не является членом террористической организации и никак формально с ней не связан
- Не знает что вовлечен в преступную деятельность

- Не оповещен о наличии у себя в багаже или ручной клади опасного вещества или предмета

- Не имеет характерных отличительных особенностей в поведении

#### Частично наивный террорист:

- Не является членом террористической организации
- Знает, что нарушает закон, но не осведомлен о том, что изначально его действиями управляет террористическая организация

- Перевозит за деньги или другое вознаграждение запрещенные предметы. На практике данные предметы могут оказаться взрывными устройствами.

- Данному лицу могут положить в багаж, ручную кладь взрывное устройство

- Поведение характеризуется замкнутостью, напряженностью

#### Подставной террорист:

- Возможно является членом террористической организации

- Перевозит за деньги или из чувства солидарности оружие, взрывные устройства, но в его задачу не входит их использование

- Как правило, не оповещен об угрозе данных предметов для рейса – могут подложить опасные предметы с установкой на их срабатывание в полете

- Поведение тревожно, возможны психофизиологические проявления стресса, страха

#### Осведомленные террористы

Это знающие о своей угрозе для данного рейса. Данная категория лиц подразделяется на несуицидальных и суицидальных террористов.

#### Несуицидальные террористы

- Часто являются членами действующих террористических организаций

- Тщательно подготовленные, тренированные люди, высоко мотивированные личности, идущие на данное преступление исходя из политических, религиозных, национальных и криминальных интересов

- Тактика – хорошо спланированный, часто групповой характер действий; захват и угон ВС, расстрел пассажиров в местах их скопления, закладка взрывных устройств в залах аэровокзальных комплексов и в самолетах

- Характерная черта данной группы – запланированная схема отхода (выкуп).

Поведение самоуверенное, агрессивное, свойственен сильный волевой контроль

#### Суицидальные террористы (самоубийцы)

- Являются членами террористических организаций; иногда действия носят индивидуальный характер; часто религиозные фанатики или прошедшие специальную психологическую обработку лица

- Тактика – взрыв на борту ТС или в людных местах.

- Отход для данной группы не запланирован

- Поведение может быть спокойное (отрешенное), возможно состояние наркотического опьянения

#### 4. Подозрительные поведенческие признаки

##### Психологическое состояние террориста- смертника:

-Спокойствие (нет признаков возбуждения), -Сужение сознание( человек ушел в себя) ,возможно состояние транса.

- отсутствие страха,

- Состояние углубления в себе.

-отсутствие гнева,

##### Внешние:

- Отсутствующий взгляд,

- Поверхностное дыхание,

- бледность,

- сосредоточенность на внутреннем

-отсутствие эмоций,

состоянии.

-напряжения лицевых мышц.

##### При контактах:

- не понимание вопроса

- замедленная реакция при ответе

- пропуск слов

- замедленность при подборе слов.

#### 5. Проверка пассажиров:

1. По базам данных: пассажиры в федеральном розыске, прибывшие из районов с неблагоприятной политической обстановкой
2. Проверить паспортные данные (фотографию) на соответствие в билете и на факт подделки документов
3. Опрос и беседа с пассажирами (по стандартным схемам)

#### Вопросы для проверки:

- 1) Что такое профайлинг
- 2) Психологический портрет террориста
- 3) На что нужно обратить внимание, проверяя проездные документы

## Практическое занятие № 6

Порядок оценки данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемые для выявления подготовки к совершению акта незаконного вмешательства.

### 1. Цель занятия.

1.1. Ознакомиться с порядком проверки документов, наблюдением и собеседованием с физическими лицами и оценкой данных инженерно-технических систем и средствами обеспечения транспортной безопасности, осуществляемые для выявления подготовки к совершению акта незаконного вмешательства.

### 2. Порядок выполнения занятия.

2.1. Ознакомиться с Федеральным законом №3-ФЗ «О полиции» (от 7.02.2011г, п.2 ст.13; п.4 ст.5; п.5 ст.25; п.7 ст.14).

2.2. Ознакомиться с Инструкцией для граждан по общению с сотрудниками полиции.

2.3. Ознакомиться и изучить законные основания для проверки документов.

2.4. Ознакомиться с современными технологиями охраны объектов транспортной инфраструктуры и досмотра пассажиров.

2.5. Изучить порядок действий при обследовании людей и их ручной клади на наличие диверсионно-террористических средств (ДТС).

2.6. Выполнить отчет по практическому занятию.

### 3. Методические указания.

Документ – это носитель информации научно-технического, экономического, оперативно-производственного и административного характера.

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 постоянной угрозы переросли в проблему, которая наиболее остро стоит перед правоохранительными органами и службы безопасности РФ.

Борьба с терроризмом – это важнейшая, многоплановая, но решаемая задача, требующая политических и экономических мер.

Непосредственная борьба с терроризмом – это исключительное право правоохранительных органов.

Согласно пункта 2, статьи 13 №3-ФЗ «О полиции» сотрудник полиции имеет право проверять документы удостоверяющие личность граждан, если имеются данные, дающие основания подозревать их в совершении преступления или полагать, что они находятся в розыске. Беспричинная проверка документов незаконна.

Согласно пункта 4, статьи 5 №3-ФЗ «О полиции» при обращении к гражданину сотрудник полиции обязан: назвать свою должность, звание, фамилию, предъявить гражданину служебное удостоверение, после чего сообщить причину и цель обращения.

В случае отказа сотрудника полиции представить документы, удостоверяющие личность, гражданин имеет право не отвечать на заданные им вопросы. Сотрудник полиции обязан обосновывать свои действия, это его прямая обязанность.

Основным документом, удостоверяющим вашу личность является паспорт гражданина РФ, но также для удостоверения Вашей личности могут быть использованы: ксерокопия паспорта, студенческий билет, водительские права, военный билет.

Сотрудник полиции не имеет права изымать у гражданина паспорт или брать его в залог – это прямое нарушение статьи 19.17 Кодекса об административных правонарушениях РФ.

Согласно пункта 17 Положения о паспорте гражданина РФ утвержденного Правительством РФ от 08.07.1997г №828, граждане обязаны бережно хранить паспорт.

Изъятие паспорта допускается только в строго определенных случаях, например при заключении под стражу в ходе уголовного дела.

В соответствии с пунктом 16, статьи 13 №3-ФЗ «О полиции» сотрудники полиции вправе осуществлять в порядке, установленном законодательством об административных правонарушениях, личный досмотр граждан, досмотр находящихся при них вещей, а также досмотра их транспортных средств при наличии данных о том, что эти граждане имеют при себе оружие, боеприпасы, патроны, взрывчатые вещества, наркотические средства, ядовитые или радиоактивные вещества, изымать указанные предметы, средства и вещества при отсутствии *законных оснований* для их ношения или хранения; принимать участие в досмотре пассажиров, их ручной клади и багажа на железнодорожном, водном, воздушном транспорте, метрополитене, либо осуществлять такой досмотр самостоятельно в целях изъятия вещей и предметов запрещенных для перевозки транспортными средствами.

Самым распространенным способом доставки диверсионно-террористических средств к месту проведения террористических акций является скрытый пронос под одежной и ручной клади. Досмотр вещей находящихся при физическом лице осуществляется в соответствии с статьей 27.7 Кодекса об административных правонарушениях РФ.

4. Технические средства, с помощью которых обеспечивается проверка людей и ручной клади на наличие диверсионно-террористических средств (ДТС).

Существует достаточно большой арсенал технических средств, которые реализуют разные методы, обеспечивающие эффективность контроля людей на наличие диверсионно-террористических средств (ДТС) под одеждой и ручной клади.

Под одеждой или в ручной клади пассажиры могут доставлять взрывное устройство, с последующей установкой их на места предполагаемого взрыва и радиоактивные вещества.

Все проносимые взрывные устройства, как штатные, так и самодельные, могут быть замаскированы под бытовые предметы. Для проверки людей на наличие у них ДТС под одеждой и 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 (?) характеристик: характер одежды (верхней, без верхней), степень ограничений на ручную кладь, установленную производительность прохода и наличие других видов контроля (например, пропуска).

Контроль людей и их ручной клади должен осуществляться независимо. Практически всегда организуются два параллельных друг другу потока, имеющих определенные точки пересечения.

Для осуществления контроля людей на наличие оружия и взрывных устройств под одеждой используются стандартные ручные металлообнаружители.

Стандартный металлообнаружитель арочного типа.

Зона контроля:

- высота 200мм
- ширина 800мм
- глубина 500мм

- скорость прохода до 1м\с

Наиболее распространенными техническими средствами досмотра ручной клади являются рентгеновские интроскопы.

Стационарный рентгентелевизионный интроскоп.

Габаритные размеры просматриваемой ручной клади: 500x400x450 мм.

Для обнаружения взрывных веществ, как на человеке, так и в ручной клади используются детекторы паров взрывных веществ.

Все технические специальные средства для досмотра пассажиров применяются в настоящее время подразделяются на следующие классы:

- металлоискатели
- устройства радиационного контроля
- системы и средства контроля и управления доступом
- детекторы взрывных и наркотических веществ
- рентгеновские системы досмотра багажа (интроскопы) и пассажиров.

4.1.Металлоискатели позволяют обнаруживать разные виды холодного и огнестрельного оружия, гранаты, металлические детали взрывных устройств, контейнера с радиоактивными веществами и другие запрещенные к перевозке и переносу металлические предметы.

4.2.Устройства радиационного контроля позволяет обеспечивать транспортную безопасность, используя непрерывный радиационный мониторинг с целью не допустить несанкционированного перемещения ядерных элементов через контролируемые пункты.

4.3.Системы телевизионного и визуального контроля необходимы для решения широкого спектра задач по обеспечению безопасности и в первую очередь, для контроля людей и грузов.

Телевизионная камера – «глаза» системы охранного телевидения. От выбора камеры зависит, какое изображение на экране монитора будет видеть оператор. Запись информации может осуществляться непрерывно или по расписанию.

4.4.Системы и средства контроля и управления доступа (СКУД)

Система СКУД – это совмещение системы досмотра и сигнализации, аппаратуры контроля и управления доступом, систем наружного и внутреннего видеонаблюдения в единый комплекс технических средств физической защиты.

Для защиты особо важных объектов рекомендуется следующий состав СКУД:

- устройства идентификации доступа;
- устройства контроля и управления доступом (контролера);
- устройства центрального управления системы СКУД (компьютер);
- исполнительные устройства системы, устанавливаемые на вход в закрытые зоны и в ответственные помещения;

4.5.Детекторы взрывчатых и наркотических веществ представляют собой газоанализаторы, которые позволяют обнаруживать микроскопические частицы взрывчатых веществ, спрятанных на теле человека, проходящего через створ детектора.

Самый простой российский газоанализатор позволяет выявлять следы взрывчатых веществ даже на документах, предъявляемых для досмотра.

4.6.Рентгеновская система досмотра багажа (интроскопы) позволяют своевременно предупреждать и пресекать возможность проникновения на ТС лиц с оружием, боеприпасами, веществами и предметами, которые могут быть применены в качестве оружия нападения на

пассажиров с целью их захвата или могут являться причиной ЧС. Эти приборы безошибочно определяют и выявляют взрывчатые вещества, керамические и органические предметы.

4.7. Система персонального досмотра пассажиров помогает обнаруживать спрятанные на теле человека опасные предметы, запрещенные к перевозке, безопасным способом. Работа этой системы основана на голографировании и позволяет обнаружить скрытые на теле человека предметы из металла, дерева, керамики, пластмассы и т.д.

## 5. Контрольные вопросы.

5.1. Перечислите законные основания для проверки документов в соответствии №3-ФЗ «О полиции».

5.2. Инженерные, технические средства и инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности на ОТИ и ТС.

5.3. Структура системы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

5.4. Современная техника охраны объектов транспортной структуры.

5.5. Перечислите характерные особенности обнаружения скрытопроносимых диверсионно-террористических средств.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Т.С.Смирнова Курс лекций по транспортной безопасности, М., ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на ж.д. транспорте», 2013
2. Он-лайн некоммерческая версия Консультант-Плюс: законы РФ, Постановления и указы правительства РФ, приказы Минтранса РФ и др. законодательные акты.