Владимир Ушаков

Транспортная безопасность

Решение практических задач при аттестации работников досмотра

Владимир Ушаков

Транспортная безопасность. Решение практических задач при аттестации работников досмотра

«Издательские решения»

Ушаков В. И.

Транспортная безопасность. Решение практических задач при аттестации работников досмотра / В. И. Ушаков — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-857855-7

Издание предназначено для подготовки к аттестации лиц, назначенных в качестве работников, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности.

ISBN 978-5-44-857855-7

© Ушаков В. И.
© Издательские решения

Содержание

Введение 6
Принятые сокращения 7
I. Умение моделировать поведение нарушителей, выявлять уязвимые места и прогнозировать возможные способы совершения АНВ 8
По предложенной трехмерной модели оти выявите наиболее уязвимые участки периметра зтб оти в районе кпп. Обоснуйте свои выводы 8
По предложенной трехмерной модели оти с указанием населенности помещений и пассажиропотоков выявите наиболее уязвимые участки секторов зтб оти и территории вне границы зтб вблизи кпп при реализации угрозы взрыва. Обоснуйте свои выводы 10
По предложенной трехмерной модели оти спрогнозируйте наиболее вероятные способы совершения анв на кпп на границе зтб оти. Обоснуйте свои выводы 11
Укажите с использованием трехмерной модели оти места возможного укрытия нарушителей в районе кпп 12
Конец ознакомительного фрагмента. 13

Транспортная безопасность Решение практических задач при аттестации работников досмотра

Владимир Игоревич Ушаков

Редактор Николай Валентинович Могилевский
Корректор Екатерина Александровна Грайворонченко

© Владимир Игоревич Ушаков, 2017

ISBN 978-5-4485-7855-7
Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Введение

Методические рекомендации разработаны для решения практических задач при аттестации работников, назначенных в качестве лиц, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр (работников досмотра). При решении задач необходимо знание нормативно-правовых актов, регламентирующих обеспечение транспортной безопасности, а также руководств и инструкций по эксплуатации технических средств досмотра. Материал рекомендуется для подготовки к аттестации работников подразделений транспортной безопасности субъектов транспортной инфраструктуры.

Принятые сокращения

АНВ	Акт незаконного вмешательства
ВВ	Взрывчатое вещество
ВУ	Взрывное устройство
ДШ	Детонационный шнур
ЗТБ	Зона транспортной безопасности
КЗР	Козырьковое заграждение
КПП	Контрольно-пропускной пункт
КЭ	Критический элемент
МИДК	Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс
ОТБ	Обеспечение транспортной безопасности
ОТИ	Объект транспортной инфраструктуры
РТУ	Рентгенотелевизионная установка
СВУ	Самодельное взрывное устройство
СКУД	Система контроля управления доступом
СИДК	Стационарный инспекционно-досмотровый комплекс
ТС	Транспортное средство

I. Умение моделировать поведение нарушителей, выявлять уязвимые места и прогнозировать возможные способы совершения АНВ

По предложенной трехмерной модели оти выявите наиболее уязвимые участки периметра зтб оти в районе кпп. Обоснуйте свои выводы

Важно!

В формулировке задачи специально отмечено, что уязвимые места периметра зоны транспортной безопасности (ЗТБ) объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ) следует назвать в районе контрольно-пропускного пункта (КПП). Это значит, что силы обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) дислоцированы в районе КПП и видят небольшой участок периметра, просматриваемый с места их дислокации, а не всю ЗТБ ОТИ или транспортного средства (ТС).

Алгоритм решения:

Вне зависимости от конфигурации изображения модели ОТИ, данная задача (выявление уязвимых мест периметра) решается по нижеследующим стандартным критериям:

А. Оценка инженерных сооружений ОТБ:

1.1. Наличие, либо отсутствие инженерных сооружений ОТБ (заборов, ограждений, решеток, люков, шлюзов) на просматриваемом с КПП участке периметра.

1.2. Наличие, либо отсутствие на инженерных сооружениях ОТБ средств усиления защитных свойств (козырьковые заграждения (КЗР) из объемного барьера «Егоза»/«Топаз», колючей проволоки).

1.3. Целостность полотна инженерного сооружения ОТБ на просматриваемом участке периметра (убедиться, не имеется ли проход («дыра в заборе»), целостность КЗР на просматриваемом участке инженерного сооружения ОТБ (убедиться, не имеется ли проход («дыра») в объемном барьере «Егоза» или в колючей проволоке).

Б. Сопряжение инженерных сооружений ОТБ с «рукотворными», технологическим факторами:

1.4. Сопряжение инженерных сооружений ОТБ с путепроводами, трубопроводами, зданиями, сооружениями, иными конструкциями, позволяющими нарушителю при их помощи (или с их поверхности) переместиться в ЗТБ ОТИ, не имея на то правовых оснований.

Важно!

Рассматривая дренажный трубопровод, проходящий под инженерным сооружением ОТБ, необходимо обратить внимание на то, блокирован ли он решеткой со стороны ОТИ, и имеется ли на решетке запертое запорное устройство. Если такое устройство отсутствует, или имеется, но не заперто, то рассматриваемое место считается уязвимым.

В. Сопряжение инженерных сооружений ОТБ с природными образованиями:

1.5. Сопряжение инженерных сооружений ОТБ с деревьями, холмами, ямами, оврагами, водоемами.

Г. Оценка инженерно – технических средств ОТБ (технических средств ОТБ, расположенных на инженерных сооружениях ОТБ – см. Приказ Минтранса от 11.02.2010г. №34 «Порядок разработки планов ОТБ ОТИ и ТС» п.11):

1.6. Отсутствие на инженерных сооружениях камер видеонаблюдения, фонарей систем освещения, сигнализаций, систем контроля управления доступом (СКУД), датчиков движения и др.

Д. Комплексная оценка видимой с КПП части периметра на уязвимость:

1.7. При рассмотрении видимой с КПП части периметра, произведена оценка ограждения на целостность, наличие КЗР, целостность КЗР, наличие/ отсутствие сопряжения ограждения с рукотворными сооружениями, природными образованиями, наличие/отсутствие инженерно – технических систем ОТБ *в случае, если все требования, перечисленные выше, выполняются в полном объеме, выявляются места, в которых имеются перепады ограждения по высоте в сторону понижения, т.к. целиком и полностью защищенное ограждение нарушителю легче преодолеть в том месте, где оно ниже, чем все остальное полотно ограждения.*

По предложенной трехмерной модели оти с указанием населенности помещений и пассажиропотоков выявите наиболее уязвимые участки секторов зтб оти и территории вне границы зтб вблизи кпп при реализации угрозы взрыва. Обоснуйте свои выводы

Важно!

1. Формулировку «с указанием населенности помещений и пассажиропотоков» следует расшифровывать как *«час пик»*.

2. В ходе решения поставленной задачи следует рассмотреть решения для сектора свободного доступа, перевозочного сектора и технологического сектора по отдельности.

3. «Час пик» характерен тем, что количество лиц, следующих, либо находящихся на ОТИ, максимально велико. При этом пропускная способность ОТИ резко снижается и образуется накопление людей на некоторых участках ЗТБ. Именно такие участки ЗТБ по секторам являются наиболее уязвимыми при реализации угрозы взрыва.

Алгоритм решения:

А. Сектор свободного доступа:

Места наибольшего скопления лиц, следующих либо находящихся в ЗТБ ОТИ – наиболее уязвимые при реализации угрозы взрыва:

– *Места сосредоточения технологического оборудования:* кассы, автоматы по продаже билетов, банкоматы, места входа людей в досмотровую зону, линейка турникетов со стороны сектора свободного доступа. Если в секторе свободного доступа ОТИ имеются эскалаторы – то места входа людей на эскалатор (образуется так называемое «бутылочное горлышко»).

– *Места расположения критических элементов в секторе свободного доступа* – двери входные, колонны, эскалаторы.

Б. Перевозочный сектор:

Линейка турникетов со стороны перевозочного сектора, места входа людей на лестничные марши, места входа людей на эскалаторы, платформы (ОТИ метрополитена), платформы в местах примыкания транспортного средства и само транспортное средство, ожидающее отправления и аккумулирующее в себе пассажиров (ОТИ Росжелдора), места переходов с линии на линию, надземного расположения в виде путепроводов и подземного расположения, в виде подуличных переходов.

В. Технологический сектор:

Важно!

Понятие «час пик» не распространяется на технологический сектор ЗТБ ОТИ. В технологическом секторе ЗТБ ОТИ всегда находится очень мало людей, и реализация угрозы взрыва в технологическом секторе ЗТБ ОТИ носит иную направленность, а именно – вывод из строя критического элемента (КЭ). *Таким образом, наиболее уязвимым местом при условии реализации угрозы взрыва в технологическом секторе ЗТБ ОТИ является КЭ.*

Г. Территория вне границы ЗТБ:

Территория или ее часть вне границы ЗТБ в «час пик» может быть рассмотрена как уязвимая при условии реализации угрозы взрыва в том случае, если лица, намеревающиеся осуществить перемещение в ЗТБ, накапливаются на данном участке территории по причине низкой пропускной способности входа в ЗТБ.

По предложенной трехмерной модели оти спрогнозируйте наиболее вероятные способы совершения анв на кпп на границе зтб оти. Обоснуйте свои выводы

Важно!

В ходе решения данной задачи следует разделить понятия АНВ и реализуемых угроз, а так же усвоить, что указывать необходимо наиболее вероятные способы совершения АНВ по принципу «от простого к сложному» – от наиболее реальных способов реализации АНВ к наименее реальным.

3.1. Перемещение в ЗТБ в районе КПП лиц, не имеющих правовых оснований на такой вид перемещения (лица, уклонившиеся от прохождения досмотра, в том числе – при помощи технических средств ОТБ, «зайцы»; лица, неправомерно пользующиеся не принадлежащими им льготными проездными документами; лица, осуществившие скрытное либо обманное проникновение в ЗТБ в районе КПП).

3.2. Перемещение в ЗТБ в районе КПП предметов, веществ, устройств, запрещенных либо ограниченных к перемещению в ЗТБ.

3.3. Передача предметов, веществ, устройств (включая документы) в перевозочный сектор ЗТБ из сектора свободного доступа ЗТБ в районе КПП, минуя досмотр, дополнительный досмотр в целях ОТБ.

3.4. Реализация в районе КПП угрозы блокирования (входные двери, вход в досмотровую зону, вход на эскалатор).

3.5. Реализация в районе КПП угрозы «загрязнения».

3.6. Реализация в районе КПП угрозы размещения взрывчатых веществ (ВВ) или взрывных устройств (ВУ).

3.7. Реализация в районе КПП угрозы взрыва.

3.8. Реализация в районе КПП угрозы размещения ВВ или ВУ на КЭ (входные двери, колонны, эскалаторы).

Укажите с использованием трехмерной модели оти места возможного укрытия нарушителей в районе кпп

Алгоритм решения:

Данная задача решается в соответствии со следующими критериями выявления мест укрытия нарушителя на ОТИ:

1. Особенности строительного конструктива ОТИ (наличие на ОТИ трудно просматриваемых участков территории, колонн, «карманов», ниш, углублений и т.д.).

2. Особенности расположения на ОТИ технологического оборудования (автоматы по продаже билетов, банкоматы, досмотровое и иное технологическое оборудование).

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.