

Понятие «модель нарушителя» и его связь с задачами обеспечения транспортной безопасности

Окончание, начало в № 2/14

Александр Ничиков,
независимый эксперт

Оперативная модель нарушителя

Опыт работы в области разработки перечней угроз и моделей нарушителей показывает, что нередко случаи, когда территориальные органы силовых ведомств, при согласовании модели нарушителя для конкретного ОТИ, вкладывают в понятие «модели нарушителя» совсем другое содержание, а именно, характеристику оперативной обстановки вокруг объекта. Иногда в такую модель нарушителя входит и нарушитель, который производит воздействие по объекту, находясь за ограждением вне территории объекта. При этом не учитывается, что система безопасности ОТИ не имеет юридических прав для воздействия на нарушителей, находящихся вне территории этого объекта.

Для исключения такой ситуации модели нарушителя, которые разрабатываются территориальными органами силовых ведомств, целесообразно называть «оперативными моделями нарушителя» в силу их внутреннего содержания, описывающего обстановку в районе дислокации ОТИ и наиболее вероятного нарушителя на определенный текущий промежуток времени.

Порядок описания ПМН

Не вдаваясь в различие терминологии МАГАТЭ, Росатома и Минтранса России, и исходя из

главной цели разработки и использования ПМН – разработки требований к системе охраны объекта, ПМН может быть сформулирована, как перечень проектных характеристик для каждого типа нарушителей с реализуемыми ими угрозами (или целями АНВ).

Типаж нарушителей, которые могут произвести АНВ на ОТИ, включает: 1) диверсионные группы (вооруженных сил и спецслужб иностранных государств); 2) террористические группы (в том числе международные); 3) криминальные элементы (преступные группы, одиночные преступники, хулиганы); 4) представители протестных движений (представители международных и местных экологических организаций и пр.); 5) лица с психическими отклонениями (вандалы, «экстремалы», психически больные и пр.); 6) случайные нарушители (в том числе низкоквалифицированный персонал, нарушители трудовой дисциплины, охотники, рыбаки и пр.).

Достаточно четкая корреляция типов нарушителей и целей, которые они реализуют при совершении АНВ, показывает, что:

- диверсионные группы – при общей цели снижения обороноспособности страны, на конкретных важных объектах транспортной инфраструктуры в угрожаемый период могут совершать АНВ с целью вывода объекта из строя (нарушения его функционирования);
- террористические группы – при общей цели создания политической нестабильности в государстве и выдвигании серьезных политических требований, на конкретных объектах будут совершать

АНВ с целью проведение диверсии с большим количеством человеческих жертв или захват заложников. Возможными являются и диверсии на потенциально опасных объектах, особенно на тех, которые расположены в населенных пунктах или в непосредственной близости от них, и диверсии на которых могут привести к человеческим жертвам или нарушению условий жизнедеятельности большого количества людей;

- криминальные элементы – при общих корыстных целях, на конкретных объектах могут совершать АНВ с целью хищения материальных ценностей или рейдерского захвата объекта. За плату возможно и совершение АНВ подобных террористическим, но в этом случае по УК РФ криминальные элементы сами становятся террористами;

- представители протестных организаций – при общих целях, на конкретных объектах будут совершать АНВ в виде действий, направленных на визуальное выражение своего протестного отношения, в крайних случаях – на нарушение технологического процесса (нанесение вреда) объекта;

- лица с психическими отклонениями действуют спонтанно и без явно выраженных целей, сценарии их АНВ часто непредсказуемы;

- случайные нарушители могут принести вред объекту только случайным образом.

ПМН может описываться в текстовом виде, либо представлять собой таблицу всех типов нарушителей с характеристиками, являю-

Проектная модель нарушителя для ОТИ

№ пп	Характеристики нарушителя					Разделение ответственности	
	Тип нарушителя	Реализуемая угроза	Численный состав нарушителей	Используемое оружие и технические средства	Транспорт, используемый для проникновения на территорию ОТИ	Функции СОТБ	Функции СБГ
1	2	3	4	5	6	7	
1	Диверсионная группа иностранного государства	Вывод объекта из строя	Независимо от состава	Независимо от используемого оружия	Независимо от используемого транспорта	Отсутствуют	Обнаружение, предупреждение проникновения на территорию ОТИ, нейтрализация
2	Террористы	Диверсия в отношении КЭ, диверсия в отношении людей	До ... чел.	Стрелковое оружие, средства преодоления физбарьеров, ВВ	Автотранспорт	Обнаружение, задержка, недопущение выполнения поставленной цели	Предварительная профилактика (выявление, задержка) и оказание другой помощи СОТБ в решении ее задач
3	Криминальные элементы	Хищение материальных ценностей, рейдерский захват	До ... чел.	Огнестрельное или холодное оружие, средства преодоления физбарьеров	-	Обнаружение, задержка, недопущение выполнения поставленной цели	Предварительная профилактика (выявление, задержка, нейтрализация) и оказание другой помощи СОТБ в решении ее задач
4	Представители протестных движений	Блокирование объекта	Десятки человек	Приспособления для нарушения целостности периметра, плакаты	-	Недопущение проникновения на территорию ОТИ	Выявление и нейтрализация (на этапе подготовки)
5	Лица с психическими отклонениями	Разрушение элементов объекта	До ... чел.	Подручный инструмент	-	Обнаружение, задержка, недопущение выполнения поставленной цели	Предварительная профилактика (выявление и нейтрализация)
6	Случайные нарушители	Нарушение функционирования объекта	До ... чел.	-	-	Обнаружение, задержка, недопущение выполнения поставленной цели	Отсутствует



щимися границами ответственности СОТБ, а также задачами подразделений силовых ведомств.

Иллюстративные примеры обоснования ПМН для ОТИ

Для иллюстрации сути «проектной модели нарушителя» целесообразно рассмотреть некоторые примеры. Для примера возьмем три ОТИ различного типа: топливный склад дизельного топлива тепловозного депо (находящийся в непосредственной близости к населенному пункту), ж/д вокзал и электропоезд пригородного сообщения.

Рассмотрим возможные пути формирования ПМН, реализующие угрозы террористического характера. При этом вероятность террористических акций на объектах не рассматривается, принимается, что данные объекты имеют одинаковую привлекательность для нарушителей данного типа.

Проектные модели нарушителей для этих ОТИ должны быть разными. Это обусловлено как различными целями террористов при совершении АНВ, характером ОТИ, так и рядом других факторов.

На топливном складе террористы могут иметь целью АНВ проведение диверсии на критическом элементе – цистернах с топливом. Считаем, что исходно на объекте существует система охраны и эта охрана осуществляется от случайных нарушителей или рас-

хитителей. Поэтому силовое проникновение одиночного террориста-смертника на объект весьма затруднено. Скрытное проведение диверсии на складе не присуще для террористических действий, которые, как правило, носят демонстративный характер. Исходя из этого, наиболее вероятным террористическим АНВ для топливного склада будет нападение группы вооруженных террористов. Многочисленная группа террористов для проведения диверсии нецелесообразна. Таким образом, исходя из возможных сценариев реализации террористического АНВ, в качестве ПМН должна быть принята малочисленная группа вооруженных нарушителей. С другой стороны, в качестве ПМН должна быть принята малочисленная группа нарушителей еще и потому, что выявление и уничтожение больших групп террористов является задачей государства.

На ж/д вокзале террористы могут иметь целью организацию взрыва (или распыление отравляющих веществ) среди больших масс посетителей. Задача введения объекта из строя более присуща разведывательно-диверсионным подразделениям, а не террористам. Кроме того, организовать взрыв критического элемента на ОТИ более сложно, а эффективности гораздо меньше.

Места массового пребывания людей на вокзале являются зоной свободного доступа, либо перевозочным сектором зоны ТБ (вход

в которую осуществляется по перевозочным документам), поэтому АНВ в виде взрыва одиночного нарушителя-смертника, или взрывного устройства пронесенного и оставленного террористом в этих местах, является наиболее вероятным актом террористического воздействия.

Теоретически возможно нападение на вокзал большой группы террористов для захвата заложников и выдвижения политических требований. Для террористической акции на таком ОТИ количество нарушителей должно быть не менее 30–40 человек. Понятно, что для организации противодействия такой группе нарушителей никаких сил ведомственной охраны Минтранса не хватит, даже если вложить супербольшой объем ассигнований. Можно сказать так: если применять для вокзалов ПМН в виде большой группы нарушителей, для гарантированного предотвращения их АНВ необходимо будет поставить «под ружье» все взрослое население страны!

Таким образом, ПМН реализующего террористический АНВ на ж/д вокзале представляет собой «одиночного нарушителя, в т.ч. и нарушителя-смертника». Нейтрализация большой группы нарушителей-террористов должна осуществляться силовыми структурами в ходе контртеррористической операции. При такой ПМН и соответствующей ей системе обеспечения ТБ, СОТБ данного ж/д вокзала не может предотвратить, и, соответственно, нести ответственность за предотвращение АНВ, совершенное группой (даже слабо вооруженных) нарушителей.

Наибольшую сложность вызывает обоснование модели нарушителя для отдельных транспортно-перевозочных средств. Необходимо четко представлять: если для ТС принята модель нарушителя, то на транспортном средстве должна быть своя собственная система ТБ, которая способна самостоятельно предотвратить АНВ такого нарушителя. Если же на электропоезде нет системы охраны, соответственно, и не мо-

жет быть модели нарушителя для электропоезда, так как предъявлять требования по обеспечению ТБ электропоезда не к кому. При этом не следует путать модели нарушителя для отдельного ТС и транспортного комплекса (или компонента).

Для транспортного комплекса высокоскоростных перевозок фактически принята (хотя документально и не оформлена) модель нарушителя «одиночный террорист, проносящий взрывное устройство на ТС». Именно с учетом такой модели нарушителя построена система обеспечения безопасности поездов «Сапсан». При ограниченном количестве пунктов посадки и высадки пассажиров достаточно просто организовать тотальный контроль и досмотр всех пассажиров, сидящих в поезд в конечных и промежуточных пунктах посадки.

Если такую же модель нарушителя «одиночный террорист, проносящий взрывное устройство на ТС» принять для транспортного комплекса пригородных сообщений, то на всех платформах без исключения необходимо будет создать организационно-технические пункты тотального контроля и досмотра пассажиров. О масштабах и, самое главное, стоимости и целесообразности выполнения такой задачи говорить не приходится...

К примеру, если для обеспечения ТБ электропоезда выделена патрульная группа из 2–3 сотрудников подразделений ТБ, которые могут эффективно выполнить задачу задержания одиночного нарушителя, тогда можно считать, что для электропоезда интуитивно принята модель нарушителя следующего вида: одиночный нарушитель типа «лицо с психическими отклонениями» (психически больной и т.п.), либо типа «случайный нарушитель» (пьяный, дебошир и т.п.).

Если же принять модель нарушителя в виде «группы вооруженных нарушителей», то эффективность выполнения требований по пресечению АНВ такой модели нарушителя патрульной группой

будет крайне низкой. Все промежуточные задачи, решаемые этой патрульной группой, такие, как «попытка задержания вооруженного нарушителя до прибытия основных сил реагирования» и т.п., являются помощью силовым структурам, которые должны решать свою задачу в ходе контртеррористической операции.

Оценка реальности обеспечения транспортной безопасности

С учетом тенденции расширения террористических проявлений количество попыток проведения террористических актов на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств будет только возрастать. Особенно сложно обеспечивать безопасность ТБ, в том числе и от воздействий из-за пределов самого ТС. Большое количество ТС не позволяет комплектовать их собственными системами ТБ. Не может обеспечить ТБ ТС даже полная бдительность пассажиров данных ТС. Отсюда вытекает горький вывод: гарантированно обеспечить безопасность граждан на транспорте и безопасность ТС при существующей организации ТБ нельзя! Либо безопасность, либо перевозки!!!

Для примера, немецкая армия во время ВОВ в Белоруссии не смогла обеспечить безопасность железнодорожных перевозок до тех пор, пока не были проведены мероприятия по созданию полосы отчуждения вдоль железных

дорог, с выселением оттуда всего гражданского населения, расчисткой деревьев и кустарников, с ограждением этой полосы отчуждения колючей проволокой и непрерывным патрулированием.

В современных условиях подобное решение проблемы невозможно! Поэтому наиболее эффективными являются общие антитеррористические действия по предотвращению финансирования террористических организаций, уничтожению лидеров незаконных военных формирований, выявлению и уничтожению мест подготовки, снабжения, базирования боевых террористических групп и отрядов. Данная задача является весьма сложной. Однако, хотя комплексные действия всех структур государства и не могут решить проблему полного уничтожения терроризма как явления, данные действия существенно облегчают задачу обеспечения транспортной безопасности.

Именно поэтому задача обеспечения ТБ должна решаться в первую очередь силовыми ведомствами путем предупреждения террористических актов, и лишь затем – действиями систем ТБ на ОТИ и ТС. При достижении такого баланса задач, отпадает постановка нереальных задач и нерациональное использование ассигнований субъектов транспортной инфраструктуры.

К сожалению, практика разработки нормативно-правовой базы по ТБ не учитывает данные обстоятельства, что приводит к





негативным последствиям. Так, например, в ходе публичных консультаций проекта приказа по введению требований по ТБ для городского электрического транспорта было высказано мнение, что «Введение понятия зоны ТБ для городского электрического транспорта, а также исполнение требования по введению на каждом транспортном средстве специально обученного сотрудника, отвечающего за ТБ транспортного средства в условиях городского пассажирского наземного электрического транспорта, невозможно. Поскольку к зонам ТБ в первую очередь будут отнесены остановочные пункты для посадки и высадки пассажиров, не имеющие охраняемых периметров, пунктов контроля и досмотра пассажиров. И введение этого требования приведет к избыточным административным ограничениям, как для субъектов транспортной инфраструктуры, так и самих пассажиров». Было вполне очевидно, что введение таких требований приведет и к необоснованным затратам субъектов ОТИ без существенного повышения уровня безопасности пассажиров. Однако данные замечания так и не были учтены.

Существующая ситуация с обеспечением ТБ характеризуется предъявлением завышенных требований к ОТИ, в том числе и к объектам с низкой степенью привлекательности для воздействий нарушителей, отсутствием внят-

ного распределения задач между системами безопасности ОТИ и государством. Все это приводит к существенному повышению стоимости систем обеспечения ТБ, при этом фактическое повышение безопасности граждан на объектах транспортной инфраструктуры не обеспечивается.

Без включения понятия «проектная модель нарушителя» в нормативно-правовую базу по ТБ невозможен взаимобаланс решаемых задач между субъектами транспортной инфраструктуры с одной стороны и Минтранс России и силовыми ведомствами государства с другой стороны, без которого невозможно обеспечить достаточный уровень обеспечения ТБ при приемлемом уровне требуемых ассигнований.

Выводы:

1. Модель нарушителя (более правильно – проектная модель нарушителя) представляет собой предельные количественные и качественные характеристики нарушителя, совершающего АНВ по реализации какой-либо угрозы, и несанкционированные действия которого должна быть способна предотвратить система обеспечения ТБ ОТИ. В случае действий против нарушителя, характеристики которого превышают МН, система безопасности решает данную задачу совместно с подразделениями силовых ведомств.

2. Первое назначение ПМН заключается в выработке требований к СОТБ. Для этого использу-

ются характеристики нарушителя, на основе которых разрабатывается совокупность возможных сценариев реализации угроз (по принятому перечню их), а далее и определяется облик СОТБ.

3. Второе назначение ПМН заключается в определении границ ответственности между СОТБ и силовыми ведомствами государства. Суть этого назначения ПМН для ОТИ, заключается в том, что система ТБ ОТИ должна самостоятельно (без участия силовых ведомств государства) нейтрализовать нарушителя с определенными характеристиками. При этом допускается, что силовые ведомства государства могут не выявить такого нарушителя на его пути к объекту для совершения АНВ.

4. Содержание проектной модели нарушителя для ОТИ включает набор типов нарушителей с их характеристиками, которые реализуют угрозы, присущие данному ОТИ. При описании ПМН также описываются задачи СОТБ и силовых ведомств при превышении характеристик нарушителей.

5. Объекты транспортной инфраструктуры, такие, как участки железнодорожных путей, автомобильных дорог и отдельные ТС (типа трамвая) и т.п., которые не имеют собственной системы обеспечения ТБ, не могут иметь модель нарушителя. Обеспечение безопасности граждан на таких объектах и ТБ самих ОТИ должна обеспечиваться предупредительными действиями силовых структур государства, а также силами ведомственной охраны Минтранса на более высоком системном уровне.

6. Без включения понятия «проектная модель нарушителя» в нормативно-правовую базу по ТБ невозможен взаимобаланс решаемых задач между субъектами транспортной инфраструктуры с одной стороны и Минтранс России и силовыми ведомствами государства, с другой стороны, без которого невозможно обеспечить достаточный уровень обеспечения ТБ при приемлемом уровне требуемых ассигнований.

