

Актуальные проблемы обучения по авиационной безопасности

Юрий ВОЛЫНСКИЙ-БАСМАНОВ,

академик Российской и Международной академий транспорта, профессор

(Окончание. Начало см. в № 1)

Продолжаем разговор о проблемах подготовки современных специалистов в области авиационной безопасности (АБ). Как уже говорилось в первой части данной статьи, эффективное противостояние терроризму на воздушном транспорте во многом определяется наличием высококвалифицированных кадров в системе служб АБ. Научно-учебный центр «АБИНТЕХ» стремится осуществлять преподавание на высоком профессиональном уровне, с учетом всех последних тенденций как по вопросам теории и практики АБ, так и по вопросам, связанным с оптимизацией процесса обучения.

В 2005 году центром «АБИНТЕХ» было проведено исследование по теме «Совершенствование учебно-методической и организационной работы центра по подготовке персонала служб авиационной безопасности (САБ)».

Для получения более четкого представления об актуальности изучаемых тем по другим специализациям слушателям было предложено оценить их по пятибалльной системе. Количество баллов, выставленных каждой теме, складывалось, и, соответственно, получался цифровой показатель, по которому можно было производить сравнение. Тема, набравшая наибольшее количество баллов, представляет, по мнению слушателей, наибольший интерес. Результаты представлены на диаграмме (анкетирование и обработка результатов выполнено сотрудником НУЦ «АБИНТЕХ» М.Е. Тюфяковой).

Из диаграммы видно, что наибольший интерес для дальнейшего изучения представляют специализации: «Технология выборочного контроля пассажиров и их психологическое тестирование (профайлинг)» — 271 балл и «Предполетный досмотр» — 270 баллов. Таким образом, по мнению руководителей, ответственных за обеспечение авиационной безопасности в аэропортах и в авиакомпаниях, данная тема является сейчас наиболее актуальной. Необходимо также отметить, что анкетирование проводилось на пяти курсах, и такая тенденция постоянно сохранялась, то есть темы «Профайлинг» и «Предполетный досмотр» стабильно набирали высокие показатели, что говорит об устойчивости интереса руководителей авиационной безопасности к этим направлениям в работе.

Ответы на вопрос анкеты о темах, представляющих наибольший интерес для слушателей и не представленных в

курсе, указывают, что работники САБ испытывают острую потребность в приобретении знаний в области психологии, педагогики и права.

Также прослеживается интерес к проблеме взаимодействия с представителями силовых ведомств ФСБ, МВД, ФПС и ГТК, что в дальнейшем может быть выделено в отдельную специализацию с возможным применением юридических и психологических знаний. В этой связи руководители хотели бы получить возможность в допустимых пределах знакомиться с материалами ФСБ, МВД, ФСО по реальной криминальной и террористической обстановке в стране и по мерам противодействия. Заслуживает внимания предложение освещать в программе курса опыт работы спецслужб других стран по борьбе с терроризмом на воздушном транспорте, а также знакомить слушателей с деятельностью международных террористических организаций, потенциально опасных для России.

Видимо, в порядке самокритики сообщалось, что многие организации ГА не принимают на работу специалистов по идентификации взрывных устройств (осуществляющих необходимые манипуляции с ВУ до прибытия соответствующих специалистов), что предусмотрено приказом ФАС от 24.08.98. № 267 «О реализации постановления Правительства РФ от 10.07.98. 749 «Об утверждении перечней должностей авиационного персонала РФ», надеясь исключительно на саперов Минобороны и взрывотехников ФСБ, МВД и МЧС. Действительно, до прибытия названных специалистов надо хотя бы отличить бесхозный предмет, не прикасаясь к нему, от ВУ. Прием экзаменов и аттестацию преподавателей, имеющих соответствующее базовое образование, согласование учебных программ подготовки сотрудников, в работе которых могут встретиться взрывные устройства и взрывчатые вещества, осуществляет Ростехнадзор — см. Единые правила безопасности ПБ 13-407-01, а также Положение о порядке подготовки и проверке знаний персонала РД 13-415-01, п. 27. В этих документах сказано и о подготовке лиц, занимающихся



обнаружением взрывоопасных предметов, о требованиях к преподавательскому составу. Думаю, что в этой части указанным требованиям практически отвечают всего 1–3 авиационных учебных центра (включая центр «АБИНТЕХ»).

В других отраслях деятельности (например — в цветной и черной металлургии) имеются даже постановления Правительства РФ №№ 370 и 369 от 11.05.2005 г., где четко определены требования к преподавательскому составу и к работникам, ответственным за обнаружение взрывоопасных предметов в ломе и отходах металлов. Что же, в гражданской авиации последствия возможной некачественной работы со взрывными материалами могут быть менее значимыми? Тем более, что с помощью только одних интроскопов, как известно, взрывчатка обнаруживается далеко не всегда. То же самое относится и к газоанализаторам, иногда — к биодетекторам и т.д. Не работаем ли мы в области предполетного досмотра по старинке — как работали в отделе режима? Не пора ли отнестись к предполетному и послеполетному досмотру с большим вниманием?

Слушатели курса отмечали отсутствие базовых знаний по положениям законодательства РФ в части пресечения противоправных действий пассажиров; фактическое отсутствие прав у сотрудников САБ; неясность и неконкретность роли милиции при взаимодействии с САБ; обилие и противоречивость нормативных актов, касающихся САБ.

Во исполнение приказа Минтранса и МВД от 15.12.04 № 856/47 «Об организации подготовки сотрудников подразделений ОВД на транспорте, занятых на досмотре пассажиров и багажа», Закона РФ от 21.03.05 №20 — ФЗ и ФСНСТ от 05.04.05 № А11/9-775, центр «АБИНТЕХ» приступил к обучению сотрудников милиции. Однако вопрос о штатах в милиции (ДОПТ) для осуществления досмотра вот уже долгое время остается не решенным; неизвестно, кто из обученных сотрудников будет работать на досмотре и в каком качестве. Заметим, что обучение не дает права на такую работу — оно необходимо, но не достаточно. Видимо, органу, уполномоченному в области ГА, или Минтрансу следует создать совместную с МВД комиссию по авиационной безопасности для определения права допуска к досмотру и вообще к деятельности по обеспечению АБ, взаимной координации действий, определения (разграничения) ответственности, функций (возможно — с учетом специфики того или иного аэропорта). Существует же Центральная аттестационная

комиссия СПАСОП, чем же авиационная безопасность хуже?

Для руководителей представляется актуальным изучение информации и комментариев по вновь принятым законам и постановлениям, касающимся деятельности служб авиабезопасности. Отмечается интерес руководителей САБ к процессам взаимодействия в коллективе, к методам обучения, управления и подбора персонала. Высказывается заинтересованность процедурными вопросами профайлинга в системе предполетного досмотра. Явно недостаточно осуществляется выполнение п. 5 (по профайлингу) директивы ФСНТ от 23/29 сентября 2004 № 295.

Слушатели курса по специализации «Руководители и должностные лица САБ» выражали свою заинтересованность такими аспектами деятельности САБ, как:

- более углубленное изучение процедуры личного досмотра, охраны ВС и объектов ГА;
- сопоставительный анализ характеристик технических средств досмотра (особенно переносных), выпускаемых различными производителями;
- механизм (способы) выявления поддельных документов;
- по специализации «Перронный контроль» — предоставление подробных схем воздушных судов; скорейшее завершение работ по компьютерному тренажеру «Курсант» (поиск опасных предметов на воздушном судне);
- перевозка и хранение опасных грузов, обращение с ними, предотвращение инцидентов с опасными грузами; недопущение возможности их использования для совершения терактов;
- информация о зарубежном опыте работы в области АБ (Израиль, США, Германия, Великобритания);
- оказание доврачебной помощи лицами первого контакта.

Потребность в применении юридических, психологических, педагогических и отчасти медицинских знаний в деятельности САБ подтверждается данными, полученными из ответов слушателей, желанием руководителей привлечь к своей работе специалистов указанных направлений. Так, по мнению слушателей, вопросы, касающиеся действий членов

экипажа при захвате воздушного судна, при переговорах, следует рассматривать с учетом современных направлений прикладной психологии, использования методов наблюдения и общения с целью выявления лиц, вынашивающих противоправные замыслы. Юрист же необходим в работе служб безопасности авиапредприятия, чтобы рассматривать различные юридические аспекты, консультировать по правовым документам, в частности — по вопросам взаимодействия (функции, полномочия, права, ответственность) с правоохранительными органами. Что, по мнению слушателей, нигде конкретно не определено. Особенно это актуально в связи с серьезными трудностями в области реализации Федерального закона от 21.03.2005 № 20 — «О внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте».

Необходимо отметить, что именно руководящий состав ощущает необходимость наличия психологов и юристов в системе САБ.

Участники опроса отметили стремление привлечь к подготовке слушателей опытных профайлеров, кинологов, педагогов, медицинских работников, специалистов МВД, ФСБ, ФПС, ГТК с целью повышения эффективности деятельности САБ.

Суммируя и анализируя ответы слушателей на вопросы о существующих трудностях в работе САБ и о путях их преодоления в рамках повышения качества подготовки и работы САБ, можно выделить несколько тенденций.

1. Вопрос о финансировании САБ. Указывается на невозможность создания высокой материально-технической базы, если финансирование будет проходить по «остаточному» принципу.

2. Слушатели курса (особенно — руководители) выражают желание более тесно сотрудничать с ФАВТ и ФСНСТ по вопросам материально-технического обеспечения, контроля, выполнения директив, усиления помощи других государственных структур по отношению к организациям ГА. Здесь же высказывается пожелание более тесно взаимодействовать с территориальными органами. В некоторых случаях отмечается декларативность и оторванность дирек-

Видимо, органу, уполномоченному в области ГА, или Минтрансу следует создать совместную с МВД комиссию по авиационной безопасности для определения права допуска к деятельности по обеспечению АБ, взаимной координации действий, разграничения ответственности, функций

тив высших звеньев государственного управления от реальных задач и возможностей, обилие противоречий.

3. Важным направлением оптимизации деятельности САБ является взаимодействие с органами ФСП, МВД, ФПС и ГТК. Предлагается создать четкие нормативные документы по данной проблеме, так как, по мнению ряда слушателей, на настоящий момент эти службы действуют зачастую разобщенно, нет должной централизации в обеспечении АБ. Особенно актуальным является постоянное сотрудничество со спецслужбами по борьбе с терроризмом на транспорте.

Обращает на себя внимание предложение создать Федеральную службу авиационной и транспортной безопасности с правом вести оперативно-розыскную деятельность наравне со спецслужбами, организовывать тщательный надзор во всех сферах деятельности ГА.

Ряд обсуждаемых вопросов касался прав, которые необходимо предоставить САБ, в том числе и таких, которые имеют сотрудники милиции. Поднималась тема сопровождения рейсов повышенного риска, пассажиров депортируемых и недопущенных, опасных и бесполойных, о допустимых действиях по обезвреживанию явных террористов до прибытия правоохранительных органов. К сожалению, все эти проблемы выходят за рамки настоящей статьи.

Высказывалось пожелание, чтобы при центре «АБИНТЕХ» был создан неформальный и независимый научно-технический совет офицеров авиационной безопасности из числа лиц, склонных к аналитической работе. Хотя такого рода образования, вроде комитетов по АБ аэропортов и эксплуатантов, существуют и работают неплохо.

4. Ставится ряд вопросов по проблемам работы с персоналом. Это актуально для руководителей САБ, которые испытывают потребность в современных методах приема на работу, подбора, расстановки и обучения персонала.

Слушатели отмечают в целом удовлетворительную организацию учебного курса по специальности «Руководители и должностные лица САБ». Высказывается пожелание проводить практические занятия (тренировки, ролевые игры и семинары), где обучаемые могли бы обмениваться опытом и разбирать различные ситуации, возникающие в работе САБ. Вносится предложение привлекать к таким занятиям руководителей и специалистов транспортной милиции.

Приветствуется использование технических средств и видеоматериалов, повышающих наглядность обучения.

ОБРАЩАЕТ НА СЕБЯ ВНИМАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ СОЗДАТЬ ФЕДЕРАЛЬНУЮ СЛУЖБУ АВИАЦИОННОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ С ПРАВОМ ВЕСТИ ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НАРАВНЕ СО СПЕЦСЛУЖБАМИ, ОРГАНИЗОВАТЬ ТЩАТЕЛЬНЫЙ НАДЗОР ВО ВСЕХ СФЕРАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГА

Выражено сожаление о прекращении в 2005 году издания Информационного бюллетеня «АБИНТЕХа» «Авиационная безопасность и аварийно-спасательное обеспечение полетов». Слушатели курса предложили приглашать руководителей ФАВТ и ФСНСТ для прочтения обзорных лекций и для консультаций по авиационной безопасности.

Подводя итоги, можно сделать несколько выводов.

Во-первых, на передний план выходят темы, связанные с вопросами менеджмента, психологии и педагогики. То есть руководители САБ проявляют интерес к работе с «человеческим фактором» как к основе для повышения качества авиационной безопасности.

Во-вторых, в учебном процессе необходимо шире применять практические методы обучения, лекционный материал желательно больше иллюстрировать наглядными примерами (прежде всего — из российской практики); использовать в обучении больше деловых игр и тренингов.

В-третьих, при подготовке и повышении квалификации руководителей САБ желательно рассматривать авиационную безопасность как системную категорию, связанную с работой всех организаций ГА, обращая внимание как на отдельные вопросы обеспечения авиационной безопасности, так и на их взаимосвязь.

В-четвертых, главная проблема для надлежащего обеспечения авиационной безопасности заключается в создании правовой базы функционирования САБ, в решении конкретных вопросов взаимодействия с правоохранительными органами и организации своего рода легального (открытого) «внедрения» уполномоченных САБ (по примеру «Аэрофлота») в другие службы и подразделения организации ГА. Специалисты этих служб, являясь одновременно уполномоченными САБ, не допустят, например, использования некачественных деталей при регламентных работах с ВС, нарушений правил центровки, загрузки и т. д. и т. п.

Таким образом, чтобы поднять АБ на качественно новый уровень, следует обратить пристальное внимание на «человеческий фактор». В современном мире, при постоянном наличии террористи-

ческой угрозы, у работника САБ нет «права на ошибку». Руководители САБ должны получать необходимые знания из области психологии управления, чтобы осуществлять грамотный профессиональный отбор среди кандидатов на должность. После того как сотрудник приступит к работе, необходимо постоянно повышать уровень его квалификации, строго контролируя этот процесс.

Учебным центрам, занимающимся обучением персонала САБ, нужно соизмерять свои учебные программы со все возрастающими требованиями по осуществлению АБ в стране, включать в свои курсы все новейшие технологии, ориентироваться на самые современные тенденции и направления. Так, несомненно, сравнительно новым для России можно считать введение метода профайлинга в ходе предполетного и послеполетного досмотра. Данная методика, эффективно применяемая в Израиле, США, Великобритании, неизбежно должна быть адаптирована к условиям нашей страны.

Вопрос стоит об обучении сотрудников АБ, выполняющих досмотр, навыкам профайлинга, что однозначно повысит общий уровень безопасности на авиапредприятиях. Привлечение же лиц с высшим гуманитарным образованием на работу в САБ позволит грамотно отобрать контингент, способный работать по профайл-методу.

Далее, принятие четких законов, подзаконных актов и распоряжений, устанавливающих и конкретизирующих правовую базу САБ, позволит руководителям лучше выполнять поставленные задачи. В своей работе САБ должны опираться на положения, которые регламентируют взаимоотношения с пассажиром.

Опрошенные слушатели считают, что увеличение зарплаты сотрудникам САБ повлечет за собой качественное обновление контингента работников.

При приеме на работу станет реальным более тщательный анализ кандидатуры на существующую вакансию. Конечно, необходима проверка кандидата по криминалистической базе данных. Это, по мнению слушателей, перекроет доступ в службы авиационной безопасности нежелательным и «случайным» людям, что, в свою очередь, также повысит уровень и качество работы.