

Концепция безопасности аэропорта. Новые подходы

В.Н. КОРНИЛОВ, заместитель директора НОУ НУЦ «АБИНТЕХ»



Концепция совершенствования системы авиационной безопасности аэропорта определяет цель, задачи и основные направления совершенствования процедур оптимизации и информатизации в области безопасности обслуживания пассажиров и воздушных судов, обработки багажа, грузов, почты и бортовых запасов. Концепция также устанавливает основные принципы организации системы авиационной безопасности аэропорта, виды угроз безопасности и объекты, подлежащие защите, а также основные требования к системе авиационной безопасности.

I. Общие положения Концепции

Концепция представляет собой совокупность правовых и организационных мер, направленных на предотвращение и пресечение противоправных действий в отношении воздушных перевозок и объектов инфраструктуры аэропорта (авиакомпаний).

Основной целью реализации Концепции является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей, авиаперсонала, охраны воздушных судов и объектов инфраструктуры аэропорта (авиакомпаний).

Концепция базируется на основных положениях, изложенных в российских и международных нормативно-правовых документах в области авиационной безопасности.

Концепция реализуется на основе следующих основных принципов:

- создание, внедрение и поддержание системы мер авиационной и производственной безопасности, обеспечивающих защиту деятельности аэропорта адекватно уровню угроз в отношении гражданской авиации, изменяющейся криминогенной обстановке в России и состоянию авиационной безопасности в мире;
 - соответствие нормативной базы функционирования безопасности решаемым задачам, в зависимости от их сложности;
 - внедрение современных технических средств обеспечения авиационной безопасности;
 - учет и внедрение в систему безопасности аэропорта международных норм, правил и процедур в области авиационной безопасности.
- Основные направления реализации Концепции:
- совершенствование существующих

процедур обеспечения безопасности без снижения эффективности деятельности аэропорта и авиакомпаний;

- совершенствование программы авиационной безопасности аэропорта;
- разработка и внедрение системы контроля за выполнением требований авиационной безопасности;
- введение обязательного предполетного досмотра воздушных судов;
- введение стопроцентного предполетного досмотра багажа, грузов, почты и бортовых запасов;
- совершенствование подготовки сотрудников службы авиационной безопасности, совершенствование системы обучения авиаперсонала мерам авиационной безопасности;
- оснащение аэропорта современными техническими средствами досмотра пассажиров, членов экипажей ВС, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов;
- оснащение аэропорта современным оборудованием для обнаружения взрывчатых веществ, в том числе на теле (под одеждой) пассажира;
- совершенствование технологий авиационной безопасности.

II. Цели и задачи Концепции

Целью совершенствования системы безопасности является усиление мер авиационной безопасности, повышение уровня стандартов безопасности, модернизация процедур и обмен информацией в целях обнаружения и локализации угроз, обеспечение безопасного и эффективного обслуживания пассажиров и воздушных судов, хранения и транспортировки багажа, грузов, почты, бортовых запасов.

Достижение цели осуществляется решением следующих задач:

- 1) создание единого информационно-аналитического центра аэропорта;
- 2) разработка и использование подсистем поэтапной идентификации (электронной, электронно-графической, биометрической и т.д.) пассажиров, багажа, грузов, почты, бортовых запасов;
- 3) разработка и использование подсистем автоматизированного контроля доступа авиаперсонала, идентификации транспортных средств, средств перронной механизации, а также горюче-смазочных материалов и иных материальных средств, применяемых (расходуемых) в ходе обслуживания воздушных судов, обработки багажа, грузов, почты, бортовых запасов;
- 4) непрерывный мониторинг элементов системы безопасности на всех этапах ее функционирования.

Реализация положений Концепции способствует:

- предотвращению и пресечению противоправных действий в отношении воздушных перевозок и объектов инфраструктуры аэропорта (авиакомпаний);
- прогнозированию, своевременному выявлению, устранению угроз авиационной безопасности, а также причин и условий, способствующих их возникновению;
- созданию механизма и условий оперативного реагирования на угрозы авиационной безопасности на основе нормативных правовых документов, организационных и технических мер;
- минимизации ущерба от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- повышению качества обслуживания пассажиров и выполнения грузоперевозок;
- росту объемов воздушных перевозок;
- повышению имиджа авиационных перевозок и роста прибыли за счет обеспечения высокого качества предоставляемых услуг и гарантий безопасности пассажиров (клиентов) аэропорта;
- созданию благоприятных условий для привлечения отечественных и иностранных авиаперевозчиков.

III. Основные направления концепции

Совершенствование процессов информатизации и оптимизации контрольно-проверочных процедур в сфере обслуживания пассажиров и воздушных судов, обработки багажа, грузов, почты и бортовых запасов, обеспечения авиационной безопасности осуществляется по следующим направлениям:

1) создание информационно-технической инфраструктуры и соответствующих технологий для сбора информации, обработки, хранения и использования данных, предоставляемых участниками процесса обслуживания авиаперевозок в аэропорту;

2) внедрение схемы «неизвестный пассажир — известный пассажир» на всех этапах обеспечения безопасности и обслуживания, от приобретения (бронирования) авиабилета до посадки в воздушное судно (система предварительного информирования по пассажирам);

3) создание рубежей контроля грузов, по принципу «неизвестный клиент/груз — известный клиент/груз», в целях дифференциации объема и характера контрольно-проверочных действий (система предварительного информирования по грузам);

4) разработка требований к предприятиям и организациям, составляющим агентскую сеть продаж и обслуживания авиаперевозок. Создание предпосылок для повышения коммерческой привлекательности и обретения конкурентных преимуществ за счет быстрого прохождения пассажирами, воздушными судами, грузами контрольно-проверочных процедур в сочетании с гарантированно высоким уровнем авиационной безопасности;

5) внедрение единой информационной сети и единой базы данных с возможностью использования для проверки по базам данных правоохранительных органов и силовых структур и мониторинга процессов обслуживания;

6) корректировка взаимодействия полномочных государственных органов, правоохранительных органов, предприятий с технологической деятельностью аэропорта.

IV. Определение уровня террористической угрозы

Активизация террористической деятельности в стране и в мире, усиление межрегиональных связей организованных террористических групп, рост их



финансовой мощи и технической оснащенности дает основание полагать, что тенденция к осложнению оперативной обстановки вокруг аэропортов и гражданской авиации в целом в ближайшем будущем сохранится.

Субъекты террористических угроз можно разделить на внешние и внутренние.

1. Внешние субъекты угроз:

- террористические организации, действующие на территории Российской Федерации;
- международные террористические организации;
- экстремисты-одиночки или террористические группы, преследующие политические, корыстные, либо иные преступные цели;
- душевнобольные или психически неуравновешенные лица;
- криминальные элементы, действующие на территории объектов гражданской авиации и в их ближайшем окружении, которые из корыстных побуждений могут стать пособниками террористов;
- недобросовестные конкуренты.

2. Внутренние субъекты угроз:

- бывшие либо действующие сотрудники аэропорта, незаслуженно (по их мнению) уволенные или наказанные;
- сотрудники аэропорта и сторонних организаций, внедренные с целью последующего использования для подготовки и совершения террористических актов;

- сотрудники аэропорта, чья халатность, недобросовестность в работе либо потеря бдительности создают условия для совершения террористических актов.

В качестве способов реализации террористических угроз можно выделить следующие:

- захват воздушного судна (на земле или в воздухе) с целью его использования как орудия для поражения других объектов с воздуха;
 - захват заложников на борту воздушного судна;
 - захват заложников в зданиях и сооружениях аэропорта;
 - взрыв воздушного судна;
 - взрыв в зданиях и сооружениях аэропорта;
 - подрыв или поджог объектов, уязвимых в диверсионном и террористическом отношениях;
 - подрыв жизненно важных коммуникаций;
 - прямое применение химических или бактериологических средств массового уничтожения в местах скопления людей, либо поражение указанными средствами систем водоснабжения и вентиляции;
 - приведение в негодность авиатоплива перед его заправкой в воздушное судно;
 - отравление бортового питания, предназначенного для членов экипажа.
- Наибольшую потенциальную уязвимость с точки зрения возможного мате-



риального или морального ущерба представляют:

- воздушные суда;
- аэровокзальный комплекс с командно-диспетчерским пунктом (КДП) управления воздушным движением;
- хранилища горюче-смазочных материалов (склад ГСМ, ЦЗС и резервуары ГСМ котельных аэропортового комплекса), станции перекачки топлива и места временного отстоя железнодорожных цистерн с авиа ГСМ;
- объекты водоснабжения — головные водозаборные сооружения (ГВС) в составе: артезианские скважины, резервуары чистой воды и насосная станция второго подъема;
- авиационно-техническая база;
- грузовой терминал;
- системы электроснабжения, другие объекты инфраструктуры и жизнеобеспечения аэропорта.

V. Системы безопасности и контроля безопасности

Систему безопасности аэропорта можно разделить на три «рубежа (зоны) контроля».

Первый «рубеж контроля» — территория, прилегающая к контролируемой зоне аэропорта и объектам инфраструктуры аэропорта (вне контролируемой зоны), территория до входа в аэровокзал (объект инфраструктуры аэропорта).

Подразделения органов внутренних дел, в оперативном обеспечении которых находится территория первого «рубежа контроля», на постоянной основе осуществляют комплекс оперативно-розыскных мероприятий по выявлению лиц, причастных к подготовке и совершению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. На территории, прилегающей

к аэровокзальному комплексу аэропорта, осуществляют контроль над пассажиропотоком и досмотр транспортных средств, прибывающих в аэропорт.

Второй «рубеж контроля» — периметр территории аэровокзального комплекса до пунктов досмотра пассажиров и их багажа, КПП (вне контролируемой зоны аэропорта).

Подразделения органов внутренних дел, в оперативном обеспечении которых находится территория второго «рубежа контроля», на входе в здание аэровокзала осуществляют тщательную проверку посетителей аэропорта, пассажиров и их документов с применением досмотрового оборудования и специальной техники, позволяющей выявить оружие, взрывные устройства (ВУ) и взрывчатые вещества (ВВ). На постоянной основе осуществляют комплекс оперативно-розыскных мероприятий по выявлению лиц, объявленных в розыск или причастных к подготовке и совершению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Третий «рубеж контроля» находится на границе контролируемой зоны аэропорта и объектов его инфраструктуры.

Обеспечение комплекса мер авиационной безопасности на границе контролируемой зоны, объектов инфраструктуры аэропорта и внутри них осуществляется сотрудниками службы авиационной безопасности (САБ) аэропорта с использованием технических средств досмотра и инженерно-технических средств обеспечения безопасности.

В международном секторе аэропорта пассажиропоток контролируется сотрудниками подразделения ГТК России и сотрудниками подразделения пограничной службы ФСБ России, которые осуществляют считывание паспортных данных вылетающих и прилетающих пассажиров.

При организации обеспечения безопасности САБ аэропорта взаимодействует со структурными подразделениями аэропорта и авиакомпаниями, а также с правоохранительными и другими федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими свою деятельность в аэропорту.

Концепция совершенствования системы безопасности аэропорта подразумевает создание информационно-аналитической системы безопасности, что предусматривает организацию и поддержание информационно-технической инфраструктуры и технологии

сбора, обработки, хранения и использования данных, предоставляемых участниками процессов обслуживания пассажиров и правоохранительных органов на всех этапах обеспечения безопасности и обслуживания.

Информационно-аналитический центр позволяет обеспечить контроль и координацию деятельности всех служб аэропорта, правоохранительных органов и специальных служб, а также использовать автоматизированные системы поиска и базы данных, позволяющие выявлять среди пассажиров лиц, находящихся в розыске, использующих поддельные и утерянные документы, удостоверяющие личность.

Система контроля безопасности аэропорта включает четыре подсистемы: «пассажир», «груз», «авиационный персонал», «обеспечение воздушных перевозок».

Организация и обеспечение мер авиационной безопасности в аэропорту (авиапредприятии) возлагается на его администрацию, которая несет ответственность за их реализацию.

Администрация аэропорта (авиапредприятия) должна иметь программу обеспечения безопасности, содержащую комплекс мер безопасности на его территории применительно к особенностям условий базирования, географии полетов воздушных судов, типов эксплуатируемых воздушных судов, объема пассажирских и грузовых перевозок и других факторов.

Авиационная безопасность обеспечивается посредством организации работ по следующим направлениям:

- предотвращение доступа посторонних лиц и транспортных средств на территорию контролируемой зоны аэропорта;
- информационное сопровождение пассажиров и грузов;
- охрана воздушных судов на стоянках и других объектов инфраструктуры аэропорта, расположенных в контролируемой зоне аэропорта (авиапредприятия) и за ее пределами;
- досмотр воздушных судов;
- предполетный досмотр пассажиров и их ручной клади;
- досмотр принятого к перевозке багажа;
- досмотр персонала, членов экипажей гражданских ВС, в том числе вещей и предметов, находящихся при них;
- досмотр транспортных средств;
- досмотр груза, почты, курьерских и срочных отправок; досмотр бортовых запасов.

Предотвращение доступа посторонних лиц и транспортных средств на территорию контролируемой зоны аэропорта обеспечивается посредством организации охраны и режима доступа.

При реконструкции или планировании пассажирских или грузовых терминалов и других зданий, имеющих непосредственные входы на территорию контролируемой зоны аэропорта, учитываются общие требования, относящиеся к:

1) осуществлению контроля безопасности в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты и бортовых запасов;

2) охране и контролю режима доступа в контролируемую зону и другие объекты инфраструктуры аэропорта.

Периметр контролируемой зоны аэропорта оборудуется инженерно-техническими средствами охраны, обеспечивающими пресечение, своевременное оповещение о попытках несанкционированного проникновения в контролируемую зону аэропорта с возможностью позиционирования участка проникновения.

Контролируемая зона аэропорта, технические зоны, зоны обслуживания огорожены, охраняются, находятся под наблюдением патрулей, системы теленаблюдения и других средств мониторинга, вход в эти зоны осуществляется по пропускам — как персонала, так и транспорта.

Такие же меры безопасности применяются на объектах инфраструктуры аэропорта (системы, обеспечивающие управление полетами, топливоснабжение, коммуникации, объекты ГСМ, электрические подстанции, аэронавигационные пункты и т.п.).

VI. Функционирование и взаимодействие подсистем авиационной безопасности

Взаимодействие элементов подсистемы «пассажир»:

1. Информационное сопровождение пассажиров подразумевает создание информационно-аналитической системы авиационной безопасности, основанной на данных информационных баз эксплуатантов, аэропортов (авиапредприятий), правоохранительных органов, специальных служб Российской Федерации и поддерживающей принцип «неизвестный/известный пассажир», что предусматривает организацию и поддержание информационно-технической инфраструктуры и технологии сбора, обработки,

использования данных, предоставляемых участниками обслуживания пассажиров и правоохранительными органами.

2. Пассажир может считаться «известным» в случае:

- наличия данных документа, удостоверяющего личность пассажира, в единой базе данных;
- применения биометрической идентификации личности пассажира;
- персонализации посадочных талонов с использованием средств идентификации (электронный код, нанесение штрих-кода и т.п.) при регистрации пассажира на рейс.

3. При приобретении (бронировании) авиабилета сведения о пассажире поступают в единую базу данных информационно-аналитического центра, что не исключает возможности использования других средств идентификации личности (биометрической и т.п.) и нанесения на документы (авиабилет) одного из средств идентификации (стикер с полосчатым кодом, электронный чип и т.п.).

4. С момента поступления сведений (биометрической информации средств идентификации) о пассажире в единую базу данных, пассажир рассматривается как «известный».

5. Персональные данные пассажира заблаговременно направляются для проверки полномочным правоохранительным органам.

6. При следовании пассажира через все рубежи контроля (досмотр на входе в терминал — таможенный контроль — досмотр багажа инспекторами САБ — регистрация — пограничный контроль — предполетный досмотр пассажира и ручной клади инспекторами САБ при вылете; санитарно-карантинный контроль — пограничный контроль — иммиграционный контроль — таможенный контроль по прилете), его персональные данные считываются специальными устройствами на рубежах контроля со средств идентификации (стикер с полосчатым кодом, электронный чип и т.п.), либо с использованием средств биометрической идентификации личности.

7. Преимущество пассажира, согласившегося на использование биометрических данных и других средств электронной идентификации личности в интересах системы контроля и безопасности, заключается в быстром прохождении им всех рубежей контроля, при котором все данные не вводятся вручную, а активируются с помощью специальных устройств био-

метрической и электронной идентификации.

8. Объем и характер производимых в отношении «известного пассажира» контрольно-проверочных действий обеспечивает возможность следования его через отдельные, специально выделенные модули для проверки документов, регистрации, пограничного и таможенного оформления (контроля).

Взаимодействие элементов подсистемы «груз»:

1. Отправитель груза может считаться «известным» в случаях:

- выполнения грузоотправителем установленных полномочным органом в области АБ норм правил и процедур безопасности;
- наличия следующих гарантий от отправителя:
 - а) груз подготовлен в условиях, отвечающих требованиям безопасности;
 - б) подготовку груза осуществлял надежный проверенный персонал;
 - в) исключен несанкционированный доступ к грузу в период его подготовки, хранения и транспортировки;
 - г) груз не содержит запрещенных к перевозке предметов.

2. Информация о грузе, бронировании отправки, грузоотправителе/грузополучателе заблаговременно поступает в единую базу данных информационно-аналитического центра и предоставляется в окончательные устройства сотрудников полномочных контрольных органов, осуществляющих в отношении груза контрольно-проверочные действия.

3. С момента поступления сведений о грузе в единую базу данных груз рассматривается как «известный».

4. На всех рубежах контроля информация о грузе считывается специальными устройствами на рабочих местах инспекторов САБ и сотрудников полномочных контрольных органов.

5. Исходя из полученной информации, полномочные должностные лица заблаговременно определяют необходимый и достаточный объем и характер контрольно-проверочных действий в отношении груза, получают необходимые время и информацию для принятия предварительного решения о возможности пропуска груза на борт воздушного судна и через государственную границу Российской Федерации (для международных воздушных перевозок), особенностях его оформления и обработки (упаковки, перевозки, хранения).

6. Объем и характер проводимых в отношении «известного груза» конт-

рольно-проверочных действий обеспечивает возможность его отправки, выпуска для свободного обращения, помещения под любой иной таможенный режим с минимальными по сравнению с «неизвестным грузом» (грузом неизвестного клиента) временными и материальными затратами.

7. Высокий уровень авиационной безопасности достигается прозрачностью всей информации о происхождении, производителе и характере груза на всех этапах его обработки.

Взаимодействие элементов подсистемы «авиационный персонал»:

1. Персональные данные любого лица (ф.,и.,о., должность, режим работы, биометрические и иные идентификационные показатели) из числа авиационного персонала и сотрудников сторонних организаций, принимающих участие в обслуживании (пассажиров, грузов, багажа, почты, воздушных судов и бортовых запасов), хранятся в базе данных информационно-аналитического центра.

2. В целях контроля режима (на КПП, в пункте пропуска через государственную границу и т.п.) и допуска наземного персонала к осуществлению операций по обслуживанию пассажиров, воз-

душных судов, обработке багажа, груза, почты, бортовых запасов, осуществляется считывание и сравнение персональной информации программно-аппаратными комплексами информационно-аналитического центра.

Взаимодействие элементов подсистемы «обеспечение воздушных перевозок» :

1. Данные на все транспортные средства и средства механизации, принимающие участие в обеспечении воздушных перевозок хранятся в базе данных информационно-аналитического центра.

2. Автотранспорт и средства перронной механизации, применяемые в ходе обслуживания воздушных судов, обработки багажа, грузов, почты, бортовых запасов, маркируются оптикоэлектронными средствами идентификации.

3. При осуществлении технологических операций информация обо всех задействованных материально-технических средствах на каждом этапе считывается стационарными и переносными устройствами идентификации, в том числе без участия человека. Полученные данные передаются в базу данных информационно-аналитического центра.

VII. Перспективы развития

Перспективы совершенствования системы безопасности аэропорта:

- расширение круга участников, интегрированных в систему;
- совершенствование взаимодействия со структурными подразделениями аэропорта и авиакомпаниями, а также с правоохранительными и другими федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими свою деятельность в аэропорту;
- развертывание системы до регионального масштаба с последующим выходом на федеральный и международный уровень.

Коммерческая привлекательность и конкурентное преимущество Концепции заключается в детальном поэтапном контроле передвижения персонала, техники, материальных средств, соблюдения заданных временных и технологических параметров качества работ. Указанные решения обеспечивают высокий уровень авиационной и производственной безопасности при минимальных затратах времени на контрольно-проверочные действия.

21-23 НОЯБРЯ
РОСТОВ-НА-ДОНУ

ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ ЮГА РОССИИ

ТРАНСЭКСПОУГ
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ

**ТРАНСПОРТ
ЛОГИСТИКА
БЕЗОПАСНОСТЬ**

ОРГАНИЗАТОР:
VERTOL EXPO
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:
Аппарата полномочного
представителя Президента РФ в ЮФО,
Министерства транспорта РФ,
Министерства автомобильных дорог,
транспорта и связи Ростовской области

В РАМКАХ ФОРУМА:

- Годовое собрание НП „Водный транспорт Дона”
- Конференция „Транспортная логистика”

3444068, г. Ростов-на-Дону, пр. М. Нагибина, 30. Тел.: (863) 237-25-66, 292-40-55
E-mail: transport@vertolexpo.ru, http://www.vertolexpo.ru