Государственная Служба Гражданской Авиации

Министерства транспорта России

Санкт-Петербургский Авиационно-Транспортный Колледж Гражданской Авиации имени главного маршала авиации А.А.Новикова

КОНСПЕКТ ЛЕКЦИЙ

Авиационная безопасность

Санкт-Петербург

2002 г.

Введение в курс обучения

Цели и задачи курса

Обострение политических и социально-экономических проблем, появление обширных зон конфликтных ситуаций, терроризм, захват заложников, криминализация общества - все это не обошло стороной и Россию. Непосредственным объектом негативного воздействия оказался и воздушный транспорт, аккумулирующий гигантские денежные и материальные ресурсы и играющий особую роль в деле поддержания нормальной жизнедеятельности любого государства. Любой инцидент на воздушном транспорте вызывает огромный резонанс в обществе. Попытки захвата и захваты воздушных судов, угрозы и взрывы в аэропортах, иные акты незаконного вмешательства (АНВ) серьезно осложняют обстановку на воздушном транспорте, подрывают веру людей в безопасность пользования его услугами, влекут за собой тяжелые моральные, экономические и даже политические последствия, наносят ущерб национальным интересам.

Несмотря на тенденцию роста числа АНВ в деятельность гражданской авиации, Федеральная авиационная служба России, как орган государственного управления отраслью, активно совершенствует отечественную систему авиационной безопасности (АБ). Это объясняется и ростом числа аэропортов, открытых для выполнения международных авиаперевозок, и участием России в создаваемой мировой системе АБ.

Совершенствование системы АБ на воздушном транспорте России проходит по многим направлениям Основным звеном в эффективном функционировании системы АБ становится четко отлаженная система подготовки, переподготовки и сертификации сотрудников служб АБ, экипажей, всего авиаперсонала, имеющего отношение к обеспечению АБ.

Активно разрабатываются новые и совершенствуются имеющиеся программы подготовки и переподготовки всех категорий авиаперсонала по мерам обеспечения АБ. В России впервые начата разработка различных учебных пособий по обеспечению АБ.

Данный материал из разрабатываемого учебного пособия по начальной подготовке специалистов и КПК служб авиационной безопасности не претендует на дословное применение, но может быть использован для начального обучения и разработки аналогичных пособий, применительно к конкретным условиям деятельности аэропортов, авиакомпаний и эксплуатантов гражданских ВС

Коллектив кафедры СПАТК ГА составителей Конспекта лекций по ОАБ будет признателен руководителям аэропортов и авиакомпаний России, ответственных за состояние авиационной безопасности, высказанному мнению о необходимости, на основании данного материала, создания учебного пособия и конструктивным предложениям (рекомендациям) в этом направлении.

Цель начальной подготовки персонала САБ - дать вновь принятым на работу сотрудникам необходимые основы теоретических знаний и практических навыков для выполнения ими функциональных обязанностей по обеспечению авиационной безопасности в аэропорту (авиакомпании).

Курс предназначен для начальной подготовки сотрудников САБ с целью:

Получения сотрудниками САБ необходимых основ теоретических знаний в области авиационной безопасности.

Получения сотрудниками САБ в период прохождения испытательного срока практических навыков по выполнению своих функциональных обязанностей.

Определения, по результатам теоретических знаний и практических навыков, профессиональной пригодности сотрудника САБ к выполнению им своих обязанностей.

Подготовки сотрудника САБ к освоению последующего курса базовой подготовки (повышения квалификации) в сертифицированных учебных заведениях и центрах ГА (в течение одного года работы).

Курс начальной подготовки может применяться:

Для подготовки сотрудников САБ к самостоятельной работе.

Для усвоения ими необходимых теоретических знаний по АБ, в ходе проведения плановых занятий.

Для обучения различных категорий авиаперсонала аэропорта (авиакомпании) мерам обеспечения АБ.

В результате освоения программы начальной подготовки курсанты колледжа и сотрудники САБ должны знать:

основы функционирования ГА; структуру, деятельность и взаимодействие служб конкретного аэропорта (авиакомпании);

основы воздушного терроризма, формы и методы борьбы с ним;

основы о Стандартах и Рекомендуемой практике ИКАО по АБ;

основы нормативно-правовой базы обеспечения АБ в РФ, требованиях нормативных документов ГС ГА России по АБ;

основы организации обеспечения АБ в аэропорту (авиакомпании);

Программу обеспечения авиационной безопасности аэропорта (авиакомпании) в части касающейся;

структуру, деятельность и взаимодействие САБ с другими службами аэропорта (авиакомпании) и правоохранительными органами;

меры обеспечения АБ и методы их выполнения;

основы конструкции оружии, ВУ и методы их обнаружения;

установленный порядок доступа в контролируемые зоны аэропорта и передвижения в них;

основы использования средств связи;

порядок действий сотрудников САБ в условиях чрезвычайной обстановки, связанной с актами незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ГА;

свои функциональные обязанности.

В результате освоения программы начальной подготовки сотрудники САБ должны уметь:

ориентироваться на территории аэропорта (авиакомпании);

выполнять свои функциональные обязанности и осуществлять контроль мер АБ в аэропорту (авиакомпании);

пользоваться имеющимися средствами связи;

обращаться с выявленным оружием, боеприпасами, взрывчатыми веществами, взрывными устройствами и опасными предметами до прибытия специалистов;

правильно действовать в условиях чрезвычайной обстановки, связанной с АНВ в аэропорту.

Раздел №1. «Внутриотраслевая система обеспечения авиационной безопасности»

Тема 1.1 Понятие о терроризме и авиационной безопасности в гражданской авиации. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

1.1.1 Понятие о терроризме

"Террор" в переводе с латинского означает "ужас" - неестественное состояние для любого общества.

До настоящего времени не выработано общепризнанного понятия терроризма, который понимают как:

Терроризм - расчетливое использование угрозы применения насилия с целью достижения политических, экономических, идеологических и иногда религиозных целей.

Терроризм - это символический акт или действие для оказания влияния на политический строй страны с тем, чтобы политические круги государства изменили свои подход к политической деятельности.

Терроризм (Terrorism): I. (определение ФБР США) - незаконное употребление силы или принуждения против людей или имущества, чтобы запугать или заставить либо правительство, либо гражданских лиц совершить какое-то действие политического или социального характера;

2 (определение госдепартамента США) - преднамеренное политически мотивированное насилие, совершенное против невоенных целей субгосударственными группами или тайными агентами каких-либо государств обычно с целью повлиять на общественное мнение.

Наиболее ёмкое понятие терроризма даёт российский юрист-правовед И. И. Карпец:

"Терроризм - это международная или внутригосударственная организационная и иная деятельность, направленная на создание специальных организаций и групп для совершения убийств и покушений на убийства, нанесения телесных повреждений, применения насилия и захвата людей в качестве заложников, насильственного лишения человека свободы, сопряженного с глумлением над личностью, применением пыток, шантажа и т. д.; терроризм может сопровождаться разрушением и разграблением зданий, малых помещений и иных объектов",

Ключевые слова в определении терроризма - угроза, символический акт, устрашение, насилие.

Терроризм - это война.

Терроризм - это раковая опухоль общества (выражение премьер-министра Израиля Ицхака Рабина за несколько дней до его убийства 04.11.95 г.).

Терроризм - одно из самых гнусных и мерзких преступлений против человечества и как явление человеческой жизни, известен давно. Корни его уходят в глубокую древность человеческой истории, в первый век нашей эры, в средние века.

1.1.2 Истоки терроризма

44-ый год до Рождества Христова. Рим. Гай Юлии Цезарь, незадолго до того вошедший в столицу империи триумфатором, лучше других понимал: спасти Рим от надвигающего распада способна власть сильная, умная и милостивая. Цезарь сосредоточил в своих руках ряд важнейших государственных постов: диктатора, консула и т. д.

Мудрый Цезарь, стремясь объединить римское общество, простил своих политических противников, запретил разрушать статуи предшественников и врагов. Цезарь был первым в истории государственным деятелем, пытавшимся провести в политическую жизнь принцип: "Кто не против нас - тот с нами". Но противники, внешне примирившиеся с Цезарем, и вчерашние друзья-демократы имели свое мнение - Цезарь не соответствовал их идеалам. Знаменитый заговор состоялся. Цезарь принял смерть с мужеством воина и достоинством философа.

Череда тиранов, сделавших террор государственной политикой, погубила Рим

В Риме почти половина императоров была уничтожена переворотами власти. Практиковались дворцовые перевороты и в России.

В XX веке в природе терроризма ничего не изменилось. Более того, терроризм становится спектром самых разнообразных явлений, начиная от политических убийств и кончая массовой гибелью людей в пламени гражданской войны.

В XX веке произошел перенос терроризма на государственный уровень, чего человечество, прежде не знало. Террористическое государство "давило" своих граждан беззаконием внутри страны, заставляло их постоянно ощущать своё бессилие и слабость. Оно не меняло поведения и за пределами своих границ, в мировом сообществе. (Фашистская Германия).

XX век принес и нечто новое в практику политического террора - уничтожение деловых людей, банкиров, промышленников, финансистов.

XX век беспредельно расширил способы и направления политического террора. Акции массового устрашения проводили баскская ЭТА и ирландская ИРА, долгие годы держит в страхе Перу крайне левая группировка "Сендеро луминосо" ("Светлый путь" - "Светлый путь" террора...), уничтожившая за 20 лет примерно 25 - 50 тысяч человек. По данным различных международных организации, в мире, только за одно десятилетие (с 1970 по 1980 гг.) совершено 8114 террористических актов. Тысячи людей стали жертвами разнузданного насилия бандитов. Однако наступающие 80-е годы оказались неизмеримо более жестокими. Только за первые 5 лет, с 1980-го по 1985 годы, количество терактов удваивается. И далее их число растет: в 1986-м - 774, в 1987-м - 832, в 1988-и - 856.

Все теракты, закончившиеся трагическим исходом, относятся к XX веку. За последние 2 десятилетия жертвами терроризма стали более 30 государственных деятелей стран мира.

1.1.3 Основные особенности современного терроризма

1. Терроризм используется как форма борьбы за власть,

2. Распространение получают не только националистические группировки террористов, но и группировки идеологической направленности;

3. Современные террористы лучше организованы, технически оснащены и более профессиональны, чем это было примерно 10 лет назад;

4. Возрастает использование террористами эффективной тактики;

5. Терроризм представляет большую угрозу безопасности гражданским правам, стабильности государственной системы, экономике и самой демократии;

6. Правительства стран и мировая общественность своевременно не оценили угрозы терроризма, не разработали целостной стратегии борьбы с этим явлением, особенно его предупреждения;

7. По мнению экспертов, терроризм будет представлять еще большую угрозу в последующие два 10-летия.

Опасность терроризма заключается в том, что он становится обыденным делом, нормой повседневной жизни, независимо от формы своего проявления - будь то мафиозные разборки или захват заложников.

1.1.4 Некоторые распространенные террористические группировки в мире

1. Красные бригады в Италии;

2. Ирландская республиканская армия;

3. Перуанская "Сандоро Луминосо";

4. Красная армия в Германии;

5. ЕТА - группа басков в Испании;

6. Фатан (Абу-Нидал) - палестинская группа;

7. JAL - Японская красная армия (базируется в Ливане);

8. Action Directe - группа во Франции;

9. ACALA - секретная американская армия за освобождение Армении;

10. РКК - народная партия Курдии (Иран);

11. Dev Sol - левое течение в Турции;

12 Muslim Brotherhood - мусульманское братство (движение против туризма в Египте);

13 Hisbolla - проиранская группировка;

14. PELP-GC - одна из палестинских группировок;

15. ХАМАЗ и Исламский джихад - палестинские экстремистские организации, здесь из людей делают Камикадзе;

16 Аль Каида.

Есть и другие группировки в разных странах и даже создана корпорация международного терроризма, основателем которой считается Карлос (кличка "Шакал"), окончивший в свое Время университет в Москве имени Лумумбы и затем примкнувший к террористическому движению.

Как правило, каждая террористическая группа имеет свою программу и цель.

К примеру, террористическая группа Фатан (Абу-Нидал) поклялась уничтожать американских лидеров, имеет свое вероисповедание, члены присягают на верность группировке.

В различных странах существуют свои школы подготовки террористов, которые по понятным причинам не рекламируются. Что касается методики проведения операции, то цель определяет средства и пути ее достижения. Под конкретную акцию конкретным образом готовятся конкретные люди.

Идеология терроризма - продемонстрировать устрашение, привлечь к себе внимание, заручиться поддержкой масс.

Люди, обычно, предсказуемы (благоразумны, имеют свои привычки) и этим уязвимы для террориста. Террористы понимают поведение масс лучше, чем обычные люди. Многие возможности террористов порой недооцениваются правоохранительными органами.

1.1.5 Причины терроризма

Политические;

Идеологические;

Националистические;

Религиозные;

Криминального (уголовного) характера;

Экономические;

Социальные;

Личностно-паталогические;

Экологического характера;

На очереди - терроризм ядерный, биологический, химический.

1.1.6 Причины захвата террористами заложников

Политические цели;

Получение максимального эффекта в достижении цели: (желание вызвать страх у общества, что заставляет правительство увеличивать расходы на защиту граждан);

Желание получить высокую степень пропаганды, т.к. репортажи с места событий часто транслируются по всей стране и даже миру;

Ради получения денег.

Взятие заложников террористами практикуется с древних времен. Совершенство взятия заложников достигли террористы из палестинского движения "Освобождение Палестины".

Большинство инцидентов, связанных с взятием заложников, являются случайными. При этом грабитель, возможно, не планировал брать заложников. Но когда милиция появляется быстрее, чем ожидает грабитель, то в качестве новой формы борьбы, обеспечивающей путь к побегу, загнанный в ловушку вооруженный преступник берёт заложника, чтобы выторговать себе освобождение.

1.1.7 Цели террористов

Изменение политического строя;

Захват власти в государстве, регионе;

Отделение от государства, образование самостоятельного государства, требование автономии, независимости и т. д.;

Удовлетворение экономических требований;

Изменение законодательства (правового, экономического, социального);

Месть;

Уничтожение или ослабление конкурентов (их потенциала, мощностей и т. д.).

Цель теракта (не считая политических целей) - за короткий срок нанести максимальный ущерб.

1.1.8 Тактика терроризма

Вербуются террористы из малоимущих слоев населения, у которых погибли родственники, нет средств существования, нет цели в жизни. Став членом группировки, они получают деньги, обретают уверенность и силу духа, появляется цель в жизни - начинается подготовка их к теракту.

Террористы изучают опыт терактов, повторяя удачные операции, стараясь застичь людей врасплох, внезапно.

Милосердие у террористов отсутствует.

Если теракт у группировки удался, группировка берет на себя ответственность его совершения.

Если теракт провалился, группировка быстро меняет свое название и берет на себя ответственность под другим названием, чтобы запутать полицию при расследовании акта.

Террористы - действуют быстро (взрыв или нападение со стрельбой).

"Мне должно повезти один раз, а вам должно везти каждый раз" - одно из выражений ирландского террориста из переговоров с английской стороной.

Руководители террористических группировок, как правило, грамотные люди, вынашивающие далеко идущие цели.

1.1.9 Средства функционирования деятельности терроризма

Наличие баз базирования и подготовки террористов;

Наличие значительных финансовых средств из различных источников:

поддержка терроризма состоятельными соотечественниками;

наркобизнес;

продажа оружия;

игорный бизнес, рэкет, вымогательство;

деятельность легальных и нелегальных различных подставных экономических структур.

Дешевле и выгоднее осуществлять ведение скрытых (террористических) действий, чем открытых (военных).

1.1.10 Силы (Исполнители)

Террористические организации (отечественные, международные, в т.ч. пользующиеся государственной поддержкой и др.);

Незаконные вооруженные формирования:

сепаратисты,

наемники,

диверсионные подразделения,

партизаны и др.

Организованные преступные группы:

бежавшие из мест заключения,

работающие "по заказу" мафиозных структур, политических партии и др.

Группы экстремистов (отдельные экстремисты), фанатики-самоубийцы. Лица, сочувствующие террористам или подкупленные ими.

Психически неполноценные или индивидуумы, находящиеся в состоянии аффекта, алкогольного опьянения, наркоманы.

Невольные пособники террористов (обманутые и т. д.).

1.1.11 Категории террористов

60% террористов - женщины, т. к. они смотрят на жизнь под своим углом зрения (имеют отличную от мужчин логику мышления).

Шизофреник - отсутствие связанных мыслей и предложений. На заданный вопрос не может дать ответ - ему нужна отдушина.

Неврастеник - прекрасно понимает последствия своих поступков и правильно оценивает обстановку. Но изнутри к нему приходит неосознанное чувство гнева.

Псих - непредсказуем, не может разумно думать, испытывает чувство беспомощности, очень нестабилен, легко выводим из себя, постоянно находится в состоянии стресса.

Психопат - самый вредный человек, маньяк-преступник, отсутствует чувство вины, никогда не колеблется, всех ненавидит (даже мать и отца), нет способности любить, совершает убийства животных и даже детей, любит пытать людей, расчленяя их. При захвате убивает заложников без предупреждения.

Параноик - страдает от мании преследования, считает всех людей своими врагами.

Неполноценный - слабоумный, следует за другими. Отсутствует чувство своего места в обществе, и он ищет его в банде, совершая преступление, чтобы утвердиться. Он не может принимать решения - следует принимать решения за него.

Террорист - "борец за идею" (крестоносец) - очень хорошо подготовлен, отлично оснащен, действия его не предсказуемы. У него есть цель - он не берет заложников для развлечения. Не следует его недооценивать.

Уголовник - не возражает на обмен заложников (на деньги, автомобиль и т. д.), у него могут быть какие-либо жалобы.

1.1.12 Способы совершения терактов

С проникновением на объект;

Без проникновения на объект.

1.1.13 Методы совершения терактов

Взрыв или поджог на объекте, вблизи объекта, в месте скопления людей, транспортного средства;

Стрельба по объектам, людям (в т. ч. обстрел с закрытых позиций);

Захват ВС, объектов, комплексов, заложников;

Поломка, порча, разрушение, саботаж (ВПП, ВС, навигационного и светотехнического оборудования);

Организация паники (в залах ожидания пассажиров, в ВС с помощью ложных объявлении, слухов и т. д);

Отравление помещений, воды, пищи, одежды;

Подкуп персонала;

Ложные сообщения, угрозы (по телефону, письменные, устные) о применении ВУ;

Радиоэлектронное подавление радиосвязи, создание помех;

Отвлечение внимания, провоцирующие действия.

1.1.14 Средства осуществления терактов

Взрывные устройства с замедлением срабатывания (установка на заданное время, с задержкой срабатывания и др.);

Взрывные устройства с дистанционным подрывом по проводам;

Взрывные устройства с дистанционным радиоканальным подрывом;

Взрывные устройства, срабатывающие при изменении атмосферного давления (при подъеме на высоту с барометрическими датчиками), скорости движения объекта и т. д.;

Взрывные устройства в движущемся транспорте, срабатывающие при соударении с объектом;

Взрывные устройства в транспорте, срабатывающие при запуске системы движения;

Взрывные устройства - мины "ловушки", срабатывающие при поднятии, переворачивании, натяжного, накольного действия и др.;

Взрывные устройства - "сюрпризы" в почтовых отправлениях, посылках, багаже, ручной клади, бытовых электронных приборах, в урнах, туалетах и т. д.;

Средства ближнего боя (ручные гранаты, гранатометы), ракеты, минометы, стрелковое оружие, артиллерия, авиация;

Зажигательные и пиротехнические средства, пороха, бинары, в т.ч. вещества, самовоспламеняющиеся при вскрытии от соприкосновения с кислородом воздуха (тетраэтилалюминий и др.);

Источники (материалы) ионизирующего излучения;

Агрессивные средства и вещества;

Средства радиоэлектронного подавления (мегафоны, р/станции, излучатели и генераторы э. м. колебаний);

ВСД, ОВ, токсины и т. п.

Наиболее предпочитаемый вид ВВ у террористов - пластиковые бомбы с контактными детонаторами.

1.1.15 Терроризм на воздушном транспорте

Сегодняшний терроризм крылат. Он облюбовал одно из самых эффективных средств передвижения - воздушный транспорт.

Этому служат следующие предпосылки:

наличие реальности захвата и угона ВС за границу представляет минимальную опасность для преступника и большую угрозу жизни пассажиров и экипажа;

захват и угон ВС расценивается преступником как одно из результативных средств достижения задуманной им цели;

выполнить преступные действия террорист способен при использовании минимальных сил и средств; (как подтверждает статистика, захват и угон ВС осуществляет обычно одно лицо). Преступление совершается индивидуально, независимо от того, является ли его исполнитель одиночкой или соучастником преступной группы;

действующие группировки преступников считают захват ВС наиболее легким и дешевым способом приобретения популярности, освобождения отбывающих наказание террористов, получения выкупа. Немаловажное значение для них имеет побег в государства, предоставляющие им убежище;

в случае катастрофы большинство пассажиров погибает, террорист остается анонимным лицом.

ВС представляет значительную ценность для государства, легко поступиться которой оно не может;

последствия от терактов на воздушном транспорте, как правило, очень тяжелы.

Так, например, подрыв даже небольшого по мощности взрывного устройства на борту находящегося в полете авиалайнера ведет, чаще всего, к авиационной катастрофе и гибели сразу нескольких десятков, а то и сотен людей - пассажиров и членов экипажа, а иногда и жителей населенных пунктов, на которые обрушиваются обломки самолета. В качестве примера достаточно напомнить об имевшем место 21 декабря 1988г. взрыве на борту самолета американской авиакомпании «ПанАм», произошедшем в результате теракта в воздушном пространстве над Шотландией и приведшем к гибели 259 пассажиров и членов экипажа, а также 11 жителей населенного пункта Локерби, пострадавших под обломками самолета.

Бомбы, гранаты, пистолеты стали средством и оружием принуждения, применяемыми современными воздушными террористами. Они отдают себе отчет в собственной силе: ничто не служит демонстрацией решительности лучше, чем взрывнойзаряд вруках безрассудного террориста.

Через аэропорты, пункты контроля, пассажирские салоны и пилотские кабины воздушных судов проходит сегодня фронт борьбы с терроризмом

Первый случаи попытки вооруженного захвата и угона самолета был зарегистрирован в 1931 году в Южной Америке (Перу). В дальнейшем, вплоть до 1967 г., этот вид незаконного вмешательства не пользовался особой популярностью у преступников. С 1930 по 1967 год было отмечено всего 65 случаев захвата и угона ВС.

И только начиная с 1967 - 1968 годов, когда по Северной и Южной Америке, а затем и по всему миру, прокатилась волна захватов и угонов ВС, диверсии и шантажа, вопросы борьбы с воздушным терроризмом были выдвинуты на первый план.

Наибольшее количество АНВ отмечено в период с 1970 по 1979 годы (10 лет). За этот период в мире зарегистрировано примерно 700 случаев попыток захвата и угонов ВС, погибло свыше 1100 человек, ранено свыше 1000 человек. За этот же период зарегистрировано свыше 10 000 угроз о захвате ВС и диверсиях.

Высокий процент успешных попыток захвата и угона самолётов в первые годы активизации преступных действий, явился результатом попустительства ряда государств, не принявших практически никаких мер по отношению к лицам, виновным в угоне ВС на их территорию.

По оценке американцев степень наибольшей угрозы воздушного терроризма сегодня перенесена в аэропорты Европы и Ближнего Востока.

1.1.16 Существующие тенденции угрозы авиационной безопасности

Гражданская авиация уязвима для нападения в любом месте и в любое время, так как:

а) сам характер авиационной отрасли позволяет преступнику приступить к нарушению авиационной безопасности, не находясь в непосредственной близости от намеченного объекта;

б) действующие в настоящее время группы террористов более организованы и располагают значительными современными средствами для нападения на воздушные суда,

Нападения на ВС ГА, а также другие транспортные средства, их захват, угон и уничтожение остается на сегодняшний день одной из самых распространенных и опасных форм терроризма.

Гражданская авиация стала подвергаться более зловещим, с летальным исходом, методам нападения террористов.

Высокая угроза в адрес деятельности гражданской авиации носит динамичный характер и представляет собой последовательность различных степеней интенсивности, требующих применения соответствующего набора мер по степени возрастания их сложности.

Слабая организация работ по обеспечению авиационной безопасности, оснащенность техническими средствами обеспечения АБ (досмотра, охраны) и недостаточная квалификация персонала служб авиационной безопасности аэропортов и авиакомпаний в целом создают реальную угрозу террористических актов на воздушном транспорте России.

Противодействие применению террористами взрывных устройств (ВУ) стало новой проблемой в обеспечении безопасности воздушных судов.

Небольшое количество современных ВВ имеет большую разрушительную силу, чем обычно принято.

Современные ВУ требуют много усилий для обнаружения, особенно если они спрятаны в электронных устройствах.

В настоящее время единое и надежное средство определения того, содержится ли в зарегистрированном багаже ВУ, отсутствует.

В связи с этим, необходимо осуществлять досмотр всего зарегистрированного багажа.

Увеличивается использование ухищренных способов проноса на борт ВС оружия и боеприпасов (пистолеты, газовое оружие, патроны, гранаты):

Увеличиваются случаи выявления и изъятия большого количества боевого оружия и боеприпасов у отдельных пассажиров.

Увеличиваются случаи использования лиц женского пола с детьми и лиц пожилого возраста для проноса на борт ВС оружия и боеприпасов.

Методы террористов становятся с каждым годом все более изощренными, хорошо продуманными, отработанными. Они используют электронные приборы как средство внедрения взрывчатых веществ в коммерческие авиационные системы, что свидетельствует об их целеустремленности и способности угрожать безопасности гражданской авиации.

1.1.17 Обстоятельства, способствующие захватам ВС

Просчеты в деятельности различных служб аэропортов и авиакомпаний; (примерно 60-90% от общего количества АНВ).

Проникновение преступников в охраняемые зоны аэропортов и на борт ВС по вине сотрудников САБ и других служб.

Подкуп членов экипажа ВС и сотрудников аэропорта (авиакомпании).

Ошибки и просчеты сотрудников САБ:

не достаточный уровень подготовки сотрудников групп досмотра (недостаточное ориентирование в ухищренных способах проноса запрещенных предметов на борт ВС, способах маскировки запрещенных веществ и предметов, установления подделки документов, подчистки, травления, дописок, исправлении, замены фотографий, подделки подписей).

отступление от утвержденной технологии досмотра пассажиров, их ручной клади, багажа, грузов и бортпитания (недостаточно эффективное применение существующих методов досмотра перед посадкой).

нарушение правил контроля с использованием технических средств досмотра.

1.1.18 Воздушный терроризм в СССР и Российской Федерации

Первая попытка захвата ВС в СССР совершена в 1958 году.

За 22 года, с 1958 по 1979 годы совершено 22 попытки захвата ВС и 6 случаев захвата и угона ВС за границу, убито 10 человек и ранено 7.

ПРИМЕЧАНИЕ: За этот же период в мире зафиксировано свыше 800 аналогичных случаев, погибло примерно 1200 человек и ранено 900 чел. В США за данный период зафиксировано свыше 200 попыток захвата и угонов ВС.

Другие виды актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, такие как угрозы в адрес воздушного транспорта, несанкционированное проникновение в ВС, блокирование ВС. нападения на земле с захватом заложников с целью шантажа и вымогательства, а также другие инциденты, связанные с авиационной безопасностью, видимо, отсутствовали или происходили крайне редко и не фиксировались.

В последующие 10 лет, с 1980 по 1989 годы, количество актов незаконного вмешательства увеличивается почти в 10 раз (283 АНВ). Из них: 15 попыток захвата ВС, 5 случаев угона ВС за границу и 263 случая угроз в адрес гражданской авиации (В мире за этот период зафиксировано свыше 250 попыток захвата и угонов ВС).

Преступные акты воздействия на гражданскую авиацию приобретают постоянный характер, начиная с 1984г. Количество угроз в адрес гражданской авиации увеличивается.

В последующие 8 лет, с 1990 по 1997г., количество актов незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта по сравнению с прошедшими 32 годами (с 1958 по 1989 г.) увеличивается более чем в 5 раз (1607 АНВ)

Помимо таких преступлений, как попытки захвата и угон ВС, угроз в адрес ГА, появляются новые виды преступлений: попытки диверсий, нападения на земле с захватом заложников (с целью шантажа и вымогательства), несанкционированные проникновения в ВС, блокирование ВС и объектов ВТ, а также другие инциденты.

Характер преступлений становится более организованным и жестоким

Если в мире за последние 37 лет количество только попыток захвата и угонов ВС в среднем ежегодно колеблется в пределах 31 случая (т. е. стабильно), то в экс-СССР и в РФ за периоды 22-ух лет (с 1958 по 1979 годы), последующих 10-ти лет (с 1980 по 1989 годы) и последующих 8 лет (с 1990 по 1997 годы) в среднем за эти периоды количество попыток захвата и угонов ВС составляют соответственно 1, 2 и 8 случаев (тенденция увеличения).

Если за первые 22 года анализируемого периода количество попыток захвата и угонов в СССР составляло примерно 3, 5 % от мирового количества, то в последние 8 лет - уже 30 %.

В 1990г отмечено небывалое за всю историю гражданской авиации СССР и России количество попыток захвата и угона ВС. Было осуществлено 32 такие акции. (23 попытки захвата ВС и 9 случаев угона ВС за границу).

К примеру:

9 июня был угнан самолет из Минска в Стокгольм,

18 июня - из Измаила в Турцию,

19 июня - из Риги в Хельсинки,

24 июня - из Таллинна в Хельсинки,

28 июня - попытка угона в Турцию самолета ТУ-154, совершавшего рейс Краснодар-Оренбург-Краснодар,

30 июня самолет, вылетевший из Львова, по требованию террориста, изменил курс и совершил посадку в Стокгольме.

"Плотность" угона самолетов беспрецедентна не только в истории отечественной гражданской авиации, но и в мировой практике.

За последние 12 лет (с 1990 по 2001 годы) произошло 69 случаев попыток захвата, захватов и угонов ВС, что составляет примерно 30% от зафиксированных аналогичных случаев в мире (свыше 180).

1.1.19 Понятие об авиационной безопасности в гражданской авиации

В мире различают два направления обеспечения безопасности и гражданской авиации: безопасность полетов и авиационная безопасность.

Безопасность полетов (БП) - комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей

Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов (ВС) - сложная задача, которая решается совместным трудом изготовителей гражданской авиационной техники и эксплуатантов этой техники. При этом на стадии проектирования, изготовления и испытания авиационной техники требования по безопасности полетов закладываются и воплощаются в конструкцию ВС и в технологию его изготовления. На этапе эксплуатации эти требования обеспечиваются благодаря соответствующей организации работ соответствующих служб эксплуатирующих ВС на земле и в воздухе. Одним словом, безопасность полетов - это надежность воздушных судов и квалификация персонала, обслуживающего и эксплуатирующего эти ВС.

Авиационная безопасность (АБ) - комплекс мер, а также людские и материальные ресурсы, предназначенные для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, т.е. - это состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации

Другими словами, авиационная безопасность - это отсутствие недопустимою риска, связанного с возможностью нанесения ущерба от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов

Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности и подразделениями военизированной охраны аэропортов и авиакомпаний, а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Таким образом, безопасность полетов обеспечивает безопасность жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей ВС путем повышения надежности (совершенствования) авиационной техники и квалификации авиационного персонала, а авиационная безопасность обеспечивает безопасность жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей ВС путем и защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

1.1.20 Борьба с терроризмом на воздушном транспорте

Начиная с 1967 - 1968 годов, когда по Северной и Южной Америке, а затем и по всему миру, прокатилась волна захватов и угонов ВС, диверсий и шантажа, вопросы борьбы с воздушным терроризмом были выдвинуты на первый план.

В эти годы многие авиационные компании США и других стран, обеспокоенные разгулом воздушного терроризма, стали спешно разрабатывать конкретные мероприятия и программы по борьбе с актами незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ГА.

К числу таких мероприятий следует отнести:

принятие международных конвенций по борьбе с воздушным терроризмом;

заключение двусторонних государственных соглашений о выдаче и наказании преступников;

введение национальных законов, предусматривающих самые строгие меры наказания за действия, направленные против безопасности полетов в гражданской авиации;

введение обязательного 100 % досмотра пассажиров и их ручной клади на всех международных и внутренних линиях;

создание в авиакомпаниях и аэропортах специальных служб безопасности, оснащенных современной техникой для работы в пассажирском потоке и предназначенных для охраны аэропортов и др.

Мировое сообщество своевременно осознало надвигающуюся опасность на воздушный транспорт и адекватно отреагировало на растущую тенденцию воздушного терроризма. Создано международное правовое обеспечение борьбы с терроризмом. Заключены международные конвенции о преступлениях на воздушном транспорте:

Токийская конвенция 1963г о преступлениях и некоторых других действиях, совершенные на борту ВС;

Гаагская конвенция 1970 г. о борьбе с незаконным захватом ВС;

Монреальская конвенция 1971г о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации и дополняющий эту конвенцию протокол 1988г о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию).

Активное осуществление превентивной программы безопасности, на которую только авиакомпании США ежегодно тратят около 150 млн. долларов, дало весьма ощутимые результаты. Если за период с 1968 по 1972 год (5 лет) в США было зарегистрировано свыше 130 случаев попыток захвата и угонов ВС, то в последующие 6 лет (с 1973 по 1978 г.) - 37 таких случая, что составляет примерно 20 % от АНВ предыдущего периода.

Таким образом, был сбит накал воздушного терроризма в США.

К середине 80-х годов многие международные аэропорты оснащаются новейшими техническими средствами контроля и досмотра Государства выделяют значительные средства на обеспечение отечественной авиационной безопасности.

Так, Израиль на безопасность своего аэропорта «Бен-Гурион», который находится в одной из самых взрывоопасных зон мира, тратит 25 % от общего бюджета, выделяемого на безопасность страны. В настоящее время система авиационной безопасности в аэропорту «Бен Гурион» считается самой эффективной и надежной

ПОЯСНЕНИЕ: Бен Гурион - имя первого премьер-министра Израиля, избранного в 1948 году,

Ежегодно Израиль тратит примерно 3 млрд. долларов на безопасность 2-х аэропортов страны.

В последнее десятилетие во всем мире, в том числе и в России, резко возросло количество террористических актов с применением взрывчатых веществ, Гражданская авиация столкнулась с новой проблемой, от решения которой во многом зависит ее судьба.

Слабая защищенность воздушных судов от террористических актов с применением ВВ стала очевидна после того, как в декабре 1988 года был взорван над Локкерби самолет Боинг-747 авиакомпании «Пан-Америкен». Самодельное взрывное устройство, содержащее пластическое ВВ, было размещено в кассетном магнитофоне и в багаже доставлено на борт. В результате взрыва погибли все пассажиры и экипаж самолета.

Именно это событие послужило толчком для принятия мировым сообществом экстренных мер по разработке и внедрению в гражданскую авиацию более эффективных методов и средств обнаружения взрывных устройств и взрывчатых веществ.

В 1989г. Совет Безопасности ООН и Генеральная ассамблея ООН призвали все государства сотрудничать в выработке и осуществлении мер по предотвращению актов международного терроризма, направленных против гражданской авиации.

Федеральный акт США 1990 года по авиационной безопасности, явившийся следствием трагического уничтожения рейса ПАН AM-103, определил курс и запланировал дальнейшее развитие авиационной безопасности. Это событие послужило причиной для тщательного пересмотра основных подходов к проблеме авиационной безопасности.

Взрыв, вылетевшего из аэропорта Нью-Йорк, воздушного судна "Боинг-747" американской авиакомпании «TWA» 17. 07. 96 г. над Атлантикой, в которой погибло 230 пассажиров и экипаж, заставил Президента и Правительство США принять дополнительные меры, способствующие повышению безопасности полетов и авиационной безопасности американских авиакомпаний, ускорить внедрение во всех аэропортах США повышенных мер безопасности, предусмотренных новым Федеральным Актом по авиационной безопасности. Как заявил в своей речи в международном аэропорту им. Джона Кеннеди (Нью-Йорк) Президент США Билл Клинтон: "Безопасность полетов и авиационная безопасность американских граждан должна стать самой главной нашей задачей и США срочно предпримут самые решительные меры, чтобы остановить терроризм".

Созданная комиссия под председательством вице-президента США Эл Гора, несмотря на существующий высокий уровень обеспечения авиационной безопасности в США, отметила неудовлетворительное состояние уровня безопасности в американских аэропортах, несоответствие его вызовам современного терроризма и выделила для реализации три основных блока проблем: организационный, финансовый и научно-технический.

Организационный блок:

пересмотр (совершенствование) существующих норм, правил и процедур обеспечения авиационной безопасности без снижения эффективной деятельности аэропортов и авиакомпаний;

разработка и внедрение программ авиационной безопасности во всех аэропортах страны;

введение обязательного предполетного досмотра самолетов;

введение более тщательной проверки багажа и грузов на международных и внутренних авиалиниях;

введение новых правил обязательной фотоидентификации всех пассажиров старше 18 лет; предусматривается личный досмотр подозрительных пассажиров, особенно прибывающих или направляющихся в определенные страны (Иран, Ливия, Сев Корея, Судан, Сирия и др.);

подготовка высокопрофессионального персонала групп досмотра и служб авиационной безопасности, обеспечивающего соблюдение повышенных мер авиационной безопасности и способного эффективно использовать разрабатываемые новые автоматизированные системы досмотра.

ПРИМЕЧАНИЕ: Поддержание постоянной бдительности операторов рентгеновских установок на необходимом уровне считается основным и трудным звеном во всей системе обеспечения авиационной безопасности.

Запланирована установка во всех аэропортах США нового высокотехнологичного, более чувствительного досмотрового оборудования для обнаружения взрывчатых веществ, в том числе пластиковых.

В настоящее время в США действуют 3 такие установки (1 в а/п Сан-Франциско и 2 в а/п Атланта).

Финансовый блок:

финансирование реализации организационного блока проблем;

финансирование научно-исследовательских работ по созданию высокотехнологичного и высокочувствительного досмотрового оборудования, способного обнаруживать взрывчатые вещества, в том числе пластиковые;

оснащение аэропортов техническими средствами для обнаружения взрывчатых веществ, внедрение новейших систем обеспечения авиационной безопасности в существующую систему (технологию, процедуру) обработки пассажиропотока, багажа и грузов.

ПРИМЕЧАНИЕ: Стоимость комплекта такого оборудования колеблется в пределах 200 тысяч - 1 млн. долларов США.

Научно-технический блок:

проведение научно-исследовательских работ по созданию высокотехнологичного и высокочувствительного досмотрового оборудования;

разработка высоких технологий в области авиационной безопасности, которые ФАУ США считает крайне необходимыми.

Многие авиакомпании США, а также некоторые иностранные авиакомпании, уже предприняли шаги к повышению безопасности.

Так, например, израильская авиакомпания «Эль-Аль» срочно заказала новую автоматическую систему СТХ-5000 для поиска бомб и взрывных устройств стоимостью в 1 миллион долларов для установки на своем терминале в нью-йоркском международном аэропорту им. Дж. Ф. Кеннеди, а еще 3 такие же системы она уже установила на своих терминалах в Израиле.

Системы по обнаружению ВВ будут установлены в США повсеместно, в том числе и в зарубежных аэропортах после достижения договоренности об этом.

США уже объявили о том, что они вводят у себя нормы авиационной безопасности, которые во многих случаях выше стандартов и рекомендуемой практики ИКАО и не будут разрешать иностранным авиакомпаниям летать в США, если их программы безопасности не соответствуют нормам США.

Отмечается, что предстоящие затраты США на АБ колоссальны, но обязательны

Существующие в США проблемы повышения уровня авиационной безопасности являются аналогичными и в Российской Федерации.

К числу основных проблем в обеспечении авиационной безопасности на воздушном транспорте в Российской Федерации следует отнести:

1. Необходимость технического переоснащения авиапредприятий аппаратурой обнаружения оружия, взрывных устройств и взрывчатых веществ, отвечающей современным международным требованиям.

2. Реорганизация к 2000 году системы предполетного обслуживания авиапассажиров в международных аэропортах для обеспечения 100 % досмотра багажа.

3. Разработка и организация серийного выпуска отечественной аппаратуры досмотра, отвечающей требованиям мировых стандартов, в целях экономии валютных средств, расходуемых в настоящее время на приобретение зарубежного оборудования

4. Проведение комплекса работ по техническому обеспечению Монреальской Конвенции «О маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения».

5. Обучение, переподготовка и сертификация сотрудников служб авиационной безопасности авиапредприятий и другого персонала аэропортов.

1.1.21 Цели системы обеспечения защиты деятельности ГА

предупреждение нападения;

сведение к минимуму ущерба при нападении;

поддержание системы обшей безопасности аэропорта в экстремальных ситуациях (пожар, стихийные бедствия, отказ аварийных систем и т. п.).

1.1.22 Меры обеспечения авиационной безопасности

составление Программ безопасности аэропорта/авиакомпании;

планирование, отработка и координация ответных действий на акты незаконного вмешательства в деятельность ГА,

подготовка специалистов САБ в области авиационной безопасности,

обучение авиаспециалистов мерам авиационной безопасности;

ограждение аэродромов и объектов авиапредприятий;

оснащение техническими средствами обеспечения безопасности (технические средства досмотра и охраны);

охрана аэропорта и жизненно важных объектов;

организация и поддержание пропускного и внутриобъектового режима аэропортов,

специальный предполетный осмотр ВС на безопасность;

досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа, совершенствование технологии досмотра;

производство специальной досмотровой техники, проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию принципиально новых типов такой техники;

создание и совершенствование национального законодательства в области авиационной безопасности страны.

Мировой опыт показывает, что основные меры безопасности должны выполняться на земле, до посадки пассажиров в ВС.

В настоящее время борьба с воздушным терроризмом приобретает все большее значение в деятельности мирового сообщества.

Во многих странах мира созданы высоко профессиональные подразделения по борьбе с терроризмом.

Международные совещания по борьбе с терроризмом, прошедшие в 1996 году на уровне глав правительств, министров иностранных и внутренних дел в Египте и во Франции (в Лионе и в Париже), без сомнения, будут продолжены - проблемы авиационной безопасности будут по-прежнему одним из главных вопросов повестки дня

Высказываются мнения о создании единой всемирной системы АБ.

1.1.23 Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации -

противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации и повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

В соответствии с классификацией международной организации гражданской авиации (ИКАО) акт незаконного вмешательства это - акт:

а) насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна;

6) разрушения воздушного судна, находящегося в эксплуатации, или причинения этому воздушному судну повреждения, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете,

в) помещения или совершения действий, приводящих к помещению, на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройства или вещества, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете;

г) разрушения или повреждения аэронавигационного оборудования или вмешательства в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушного судна в полете;

д) сообщения заведомо ложных сведений, создающих угрозу безопасности воздушного судна в полете; или

е) незаконного и преднамеренного использования любого устройства, вещества или оружия:

• для совершения акта насилия в отношении лица (лиц) в аэропорту, на борту воздушного судна, который причиняет или может причинить вред здоровью или смерть;

• для разрушения или серьезного повреждения оборудования и сооружений аэропорта, воздушного судна, для нарушения работы служб аэропорта.

ж) любой другой акт, который угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту.

В различных странах определение «акт незаконного вмешательства» может быть различным.

Так, например, в США «акт незаконного вмешательства - Act of Unlawful Interference» -это:

а) насилие против личности на борту ВС в полете, если это действие связано с угрозой безопасности ВС;

б) разрушение ВС при обслуживании или причинение вреда, которое приводит к невозможности полета или представляет угрозу безопасности в полете;

в) установка или способствование установке на ВС при обслуживании, с каким бы то ни было намерением, приспособления или вещества, которые могут разрушить ВС, или причинить вред, который приведет к невозможности полета или представит угрозу безопасности полета;

г) разрушение или порча навигационного оборудования или нарушение его работы, если такое действие может представить угрозу безопасности полета ВС;

д) передача информации заведомо ложной, угрожая, таким образом, безопасности ВС в полете; или

е) незаконное и умышленное использование приспособления, вещества или оружия;

ж) совершение акта насилия против личности в аэропорту, обслуживающем международную ГА, что привело или может привести к серьезным ранениям или смерти;

з) разрушение или серьезное повреждение оборудования аэропорта, обслуживающего международную ГА или ВС, не обслуживаемого в данном аэропорту или вывод из строя системы обслуживания аэропорта.

Если любое такое действие угрожает или может угрожать безопасности аэропорта. В Англии «акт незаконного вмешательства» означает любой акт, совершаемый или намечаемый в Соединенном Королевстве или где-либо, который, будучи совершен или намечаем, представляет такое преступление, как убийство, попытка убийства, непредумышленное убийство, умышленное убийство или словесное оскорбление с угрозой физического насилия.

Таким образом, акты незаконного вмешательства могут быть самыми различными как по своему характеру, так и по тяжести нанесенного ущерба.

К сожалению, даже в ИКАО нет четкой и полной градации актов незаконного вмешательства (АНВ) по видам. Например, в ряде документов ИКАО попытка захвата, захват и угон воздушного судна определяется одним выражением «воздушное пиратство / захват».

Под «воздушным пиратством / захватом» понимается осуществление или попытка осуществления контроля над движением ВС с применением силы, угроз или других действий, которые при их успехе могут привести к отклонению ВС от его регулярного установленного расписанием маршрута.

Под диверсией понимается акт или преднамеренное упущение, имеющие целью вызвать злоумышленное или бессмысленное уничтожение имущества, ставящие под угрозу деятельность международной ГА и ее служб или приводящие к незаконному вмешательству в эту деятельность.

Под угрозой взрыва понимается угроза, полученная из анонимного источника или по другим каналам, в которой сообщается или подразумевается достоверная или ложная информация о том, что безопасности воздушного судна в полете или на земле либо любого аэропорта или средства гражданской авиации, или любого лица может угрожать взрывчатое вещество или другой предмет или устройство.

В США под угрозой взрыва (Bomb threat) понимается передача информации об угрозе для безопасности ВС в полете, или на земле, или в аэропорту или для оборудования или сооружений, используемых ГА, для экипажа, пассажиров, наземного персонала или общественности.

Определения остальных видов АНВ в переводных материалах отсутствуют. В России все акты незаконного вмешательства условно отнесены к следующим видам:

Взрыв ВС или объекта ГА;

Захват (угон) ВС;

Попытка захвата (угона) ВС;

Диверсия;

Нападение (в том числе с захватом заложников);

Угрозы в адрес ГА;

Блокирование ВС и объектов ГА;

Несанкционированное проникновение в ВС и на объекты ГА;

Другие АНВ (инциденты).

Взрыв ВС или объекта ГА - преднамеренное или непреднамеренное разрушение или серьезное повреждение ВС или объекта ГА, находящихся в эксплуатации, с помощью взрывного устройства (ВУ) или взрывчатого вещества (ВВ).

Захват (угон) ВС - осуществление контроля над движением ВС с применением силы, угроз или других действий, приводящие к угрозе безопасности пассажиров и членов экипажа, нарушению безопасности и регулярности полетов, отклонению ВС от установленного расписанием маршрута.

Попытка захвата (угона) ВС - преднамеренные или непреднамеренные действия, создавшие угрозу наступления последствий захвата (угона) ВС.

Диверсия - случаи преднамеренных действий, имеющих целью вызвать умышленное уничтожение оборудования или имущества, ставящие под угрозу деятельность гражданской авиации и её служб (случаи обстрела ВС и объектов ГА, умышленного повреждения ВС и объектов ГА, закладки ВВ (ВУ) на борту ВС и объекте ГА, обнаружение ВВ (ВУ) и боеприпасов в контролируемых зонах аэропортов и т. д.).

Нападение (в том числе с захватом заложников) - случаи вооруженного и невооруженного нападений на посты, объекты и сотрудников аэропортов и авиапредприятий ГА с целью проникновения в контролируемые зоны аэропорта и на борт воздушного судна, а также случаи нападений на экипажи ВС или различных нападений за пределами контролируемых зон аэропорта, но имеющих цель захвата ВС или объекта ГА (в том числе случаи с захватом заложников).

Угрозы в адрес ГА - случаи получения информации из различных источников, в которых сообщается об угрозе (возможной угрозе) безопасности воздушному судну (в полете или на земле), средствам или объектам ГА, а также сотрудникам аэропорта (авиапредприятия) ГА, пассажирам или общественности.

Блокирование ВС - случаи преднамеренных действий лиц в отношении ВС, вызвавших нарушение регулярности их полетов и/или деятельности служб аэропорта (авиапредприятия).

Блокирование объектов ГА - случаи преднамеренных действий лиц в отношении средств и объектов ГА, вызвавших нарушение их функционирования и/или деятельности служб аэропорта (авиапредприятия).

Несанкционированное проникновение в ВС - нахождение в ВС лица (лиц), не являющегося членом экипажа данного ВС, не обслуживающего данное ВС и не имеющего соответствующих полномочий на право нахождения в данном ВС.

Несанкционированное проникновение на объект ГА - нахождение на объекте ГА лица (лиц) не имеющего допуск на него в данное время и не имеющего соответствующих полномочий на право нахождения на нем (под объектом ГА понимается территория, здания, сооружения ГА, доступ в которые контролируется).

Инцидент - случай, имеющий цель незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Например:

• Загорание ВС или объекта ГА;

• Повреждение ВС или объекта ГА;

• Случаи применения оружия, производства выстрелов (в том числе самопроизвольных) в контролируемых зонах аэропорта, в аэровокзалах или в воздушных судах лицами, не имеющими отношения к обеспечению авиационной безопасности данного аэропорта;

• Случаи обнаружения оружия, боеприпасов, ВВ и ВУ у посторонних лиц и пассажиров в контролируемых зонах аэропорта;

• Случаи насилия в отношении лиц, находящихся на борту ВС в полете, и угрожающие безопасности этого ВС.

Основная цель и задача системы авиационной безопасности состоит в принятии предупредительных (превентивных) мер, исключающих осуществление всех вышеуказанных видов актов незаконного вмешательства, а также комплекса мер пресечения таких актов, в случае их возникновения.

Тема 1.2 Состояние и анализ авиационной безопасности в гражданской авиации. Состояние АБ в гражданской авиации РФ. Анализ статистики и характера АНВ в последние годы

1.2.1 Состояние АБ в ГА РФ

После утверждения Правительством Российской федерации (в 1994 г.) Федеральной системы обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства:

во всех аэропортах и авиакомпаниях России разработаны и осуществляются Программы обеспечения авиационной безопасности;

во всех крупных аэропортах и авиакомпаниях России созданы и постоянно совершенствуют свою деятельность службы авиационной безопасности;

специалисты служб авиационной безопасности проходят подготовку и сертифицируются в ряде учебных заведений и учебных центрах ГСГА России;

совершенствуется нормативно-правовая база обеспечения авиационной безопасности применительно к международным Нормам, правилам и процедурам, регулирующая вопросы авиационной безопасности на уровне авиакомпаний, аэропортов и государства в целом;

в области авиационной безопасности ГСГА России активно сотрудничает с международными организациями ГА и ведущими странами мира.

Впервые в истории России в принятом 19 марта 1997 года Федеральном законе "Воздушный кодекс Российской Федерации" появилась глава 12 "Авиационная безопасность", определяющая основные требования по защите отечественной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в её деятельность.

Вместе с тем, по данным статистики в Российской Федерации количество актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность отечественной гражданской авиации продолжает оставаться высоким.

За 22 года (с 1958г. по 1979г.) на территории бывшего СССР совершено 28 АНВ (22 случая попыток захватов ВС и 6 случаев захватов и угонов ВС).

За последующие 10 лет (с 1980г. по 1989г.) совершено 283 АНВ (15 случаев попыток захвата ВС, 5 случаев захвата и угона ВС и 263 угрозы в адрес ГА), т. е. в 10 раз больше, чем за предыдущие 22 года

За 8 лет последнего десятилетия XX века в гражданской авиации бывшего СССР и России совершено 1607 АНВ, что почти в 6 раз превышает уровень АНВ за все предыдущие 33 года, начиная с 1958 года, когда был зафиксирован первый случай попытки захвата на территории СССР гражданского воздушного судна.

Из всех актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации России значительный финансовый и моральный ущерб аэропортам и авиакомпаниям наносят угрозы, проверка которых вызывает порой вынужденные посадки самолетов, задержки рейсов, повторные проверки воздушных судов, досмотр пассажиров, багажа, груза и т.д.

В течение последних лет при снижении объемов авиаперевозок продолжается рост количества лиц, пытающихся пронести в воздушные суда (ВС) запрещенные к перевозке опасные предметы и вещества, особенно оружие, боеприпасы и взрывчатые вещества.

В России в 1999-2001 году (по данным правоохранительных органов) совершено 1236 криминальных взрывов с использованием боеприпасов, взрывчатых веществ и самодельных взрывных устройств, в том числе 52 с признаками терроризма. В 224 случаях использовались самодельные ВУ. За этот период поступило 18,5 тыс. анонимных сообщений, содержащих угрозу совершения террористических актов. Сотрудниками ФСБ установлено более 450 авторов этих анонимных угроз.

Возможность совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, ставит под угрозу жизнь пассажиров и экипажей воздушных судов, подрывает веру населения в безопасность полетов.

За 9 месяцев 2001 года предпринято 75 АНВ в деятельность аэропортов и авиапредприятий ГА России. ( За 9 месяцев 2000 года – 82 АНВ).

В том числе:

1 захват ВС Ту-154 авиакомпании “ Внуковские авиалинии’’ выполнял рейс Стамбул - Москва.

(15.03.2001 г. ВС Ту-154 ОАО «Внуковские авиалинии» выполнял рейс Стамбул-Москва. После взлета два террориста пытались проникнуть в кабину летного экипажа, ранив ножом бортпроводника, преградившего ему путь. Угрожая холодным оружием и применением ВУ, террористы вынудили экипаж лететь в Саудовскую Аравию. В аэропорту Медина, в результате переговоров, террористы выпустили часть заложников. После попытки террористов взломать дверь в кабину пилотов спец. подразделение Саудовской Аравии провело операцию по освобождению заложников. При проведении операции один террорист убит, двое задержаны. Погибли бортпроводник Фомина Ю.В. и пассажир – гражданин Турции. Остальные пассажиры и члены экипажа были освобождены и возвращены в Россию.)

29 угроз в адрес ГА, из них 24 - анонимных (выявлено 10 авторов угроз);

12 несанкционированных проникновений в ВС - в основном лиц, пытавшихся вылететь без авиабилетов;

25 несанкционированных проникновений на объекты ГА - в основном с целью хищения имущества и оборудования;

8 инцидентов, имеющих отношение к нарушению мер авиационной безопасности (других АНВ).

1.2.1.1 Угрозы совершения террористических актов на воздушном транспорте

В 1999-2001 году в адрес гражданской авиации России поступило 170 сообщений с угрозами совершения террористических актов.

По каждому сообщению об угрозе проводился комплекс спецмероприятий по пресечению развития угрозы в реальный акт незаконного вмешательства.

Из-за полученных анонимных сообщений об угрозах в нормальной работе аэропортов произошли сбои:

• 18 случаев задержек рейсов (на 33 часа);

• 13 случаев эвакуации пассажиров и багажа из ВС;

• 23 случая повторных досмотров пассажиров, эвакуированных из ВС;

• 33 случая повторных досмотров ВС и поиска в них ВУ;

• 10 случаев ограничения работы аэропортов (на 16 часов);

• 79 случаев поиска ВУ в зданиях аэропортов и на объектах ГА;

• 19 случаев эвакуации пассажиров и багажа из аэровокзалов;

• 17 случаев эвакуации персонала из аэровокзалов и объектов ГА.

Поступающие угрозы, по прежнему, наносят авиапредприятиям материальный ущерб, связанный с вынужденными посадками воздушных судов, задержками вылетов, проведением специальных мероприятий, а также моральный ущерб пассажирам, подрывая их доверие к ГА.

В 28 случаях совместными усилиями служб АБ ГА со специалистами ФСБ и МВД России выявлены авторы угроз (19 мужчин, 6 женщин, 3 подростка), в том числе 17 авторов из 77-ми случаев телефонных сообщений.

Основными причинами малого количества выявленных авторов угроз являются:

• низкая оснащенность аэропортов аппаратурой определения номера телефона звонившего абонента;

• не своевременное извещение правоохранительных органов о поступившем сообщении об угрозе;

• неумение работников аэропортов определять степень реальности угрозы;

• неумение работников аэропортов вести разговор с лицом, угрожающим или сообщающим об угрозе. Примеры угроз и проводимых мероприятий приведены в Приложении.

1.2.1.2 Проникновение посторонних лиц в контролируемые зоны аэропортов

Анализ поступающей информации подтверждает, что продолжающийся рост количества актов незаконного вмешательства во многом обусловлен значительным числом случаев несанкционированного проникновения посторонних лиц в воздушные суда, на объекты ГА и других инцидентов.

Основными причинами несанкционированных проникновении являются:

• неудовлетворительное состояние ограждений в аэропортах, отсутствие систем охранной сигнализации, телевизионного наблюдения, контроля доступа, освещения, средств связи, транспортных средств для патрульных групп;

• случаи содействия авиаперсоналом аэропортов и авиакомпаний проходу посторонних лиц в контролируемые зоны аэропортов с различной целью (безбилетный пролет, передача различных предметов пассажирам, проводы и встречи пассажиров и т. д.).

В результате этих, длительно не устраняемых недостатков, создаются условия для реального проникновения преступных элементов на объекты гражданской авиации и в ВС в целях осуществления террористических актов.

АНВ в деятельность ГА Российской Федерации за период с 1958 по 2000 год:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Год | Всего АНВ | В том числе по видам | Дополнит, данные |
| Взр ВС | Зхв Угн ВС | пЗх пУг ВС | Двр пДв | Нпд | БлВС БлОб | ПрВС ПрОб | Др. АНВ (Инц) | Угрозы | к-во нарушителей | пострадало |
| К-во | Выявл. автор. | убито | ранено |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 1958 г. | 1 |  |  | 1 |  |  |  |  |  |  |  | 2 |  |  |
| 1961 г. | 1 |  |  | 1 |  |  |  |  |  |  |  | 2 |  |  |
| 1969 г. | 1 |  |  | 1 |  |  |  |  |  |  |  | 3 | 1 |  |
| 1970 г. | 4 |  | 2 | 2 |  |  |  |  |  |  |  | 17 |  | 3 |
| 1973 г. | 4 |  | 1 | 3 |  |  |  |  |  |  |  | 7 | 4 | 3 |
| 1976 г. | 3 |  | 1 | 2 |  |  |  |  |  |  |  | 3 |  |  |
| 1977 г. | 5 |  | 2 | 3 |  |  |  |  |  |  |  | 6 |  |  |
| 1978 г. | 6 |  |  | 6 |  |  |  |  |  |  |  |  | 2 | 1 |
| 1979 г. | 3 |  |  | 3 |  |  |  |  |  |  |  | 7 | 2 |  |
| За22 г | 28 |  | 6 | 22 |  |  |  |  |  |  |  | 53 | 10 | 7 |
| 1980 г. | 2 |  |  | 2 |  |  |  |  |  |  |  | 2 |  |  |
| 1982 г. | 3 |  | 1 | 2 |  |  |  |  |  |  |  | 9 |  | 2 |
| 1983 г. | 4 |  | 1 | 3 |  |  |  |  |  |  |  | 13 | 8 | 4 |
| 1984 г. | 22 |  |  | 1 |  |  |  |  |  | 21 |  | 1 |  |  |
| 1985 г. | 14 |  | 1 | 1 |  |  |  |  |  | 12 |  | 3 |  |  |
| 1986 г. | 20 |  |  | 1 |  |  |  |  |  | 19 | 1 | 2 | 5 |  |
| 1987 г. | 31 |  | 1 |  |  |  |  |  |  | 30 | 7 | 1 |  |  |
| 1988 г. | 56 |  | 1 | 2 |  |  |  |  |  | 53 | 6 | 16 | 9 | 19 |
| 1989 г. | 131 |  |  | 3 |  |  |  |  |  | 128 | 28 | 3 |  | 1 |
| За10 лет | 283 |  | 5 | 15 |  |  |  |  |  | 263 | 42 | 50 | 22 | 26 |
| За32 года | 311 |  | 11 | 37 |  |  |  |  |  | 263 | 42 | 103 | 32 | 33 |
| 1990 г. | 79/ - |  | 9 | 23 |  | 1 |  | 2/ - | - / - | 46 | 5 | 45 |  | 2 |
| 1991 г. | 66/ - |  | 7 | 11 | 1 | 4 | 20 / - | 2/ - | 1/ - | 48 | 9 | 14 | 1 |  |
| 1992 г. | 105141 |  | 2 | 4 |  | 6 | 41/41 | 5/ - | 2/ - | 45 | 6 | 2 | 2 |  |
| 1993 г. | 92 I - |  | 7 | 7 | 1 | 4 | 10 / - | 3/ - | 4/- | 66 | 7 | 11 | 1 | 1 |
| 1994 г. | 159/ 92 |  | 7 | 1 |  | 5 | 12/30 | 10/ 34 | 6/ 28 | 123 | 21 | 19 | 12 | 8 |
| 1995 г. | 160/ 70 |  | 7 | 7 | 7 | 3 | 1/ - | 12/ 61 | 8/ 9 | 130 | 15 | 13 |  |  |
| 1996 г. | 169/ 152 |  |  | 1 |  | 4 | 1/ - | 20/132 | 10/ 20 | 133 | 8 | 20 | 1 | 5 |
| 1997 г. | 175/ 222 |  | 1 | 1 | 1 | 1 | 3/- | 63/210 | 12/ 12 | 93 | 21 |  |  |  |
| 1998 г. | 190/ 596 |  |  | 1 | 7 | 3 | 6/- | 100/548 | 16/ 48 | 62 | 14 |  |  |  |
| 1999 г. | 229/1106 |  | 1 |  | -/3 |  |  | 119/812 | 18/291 | 91 | 28 |  |  |  |
| 2000 г. | 152/1109 |  | 1 |  | 2/- |  |  | 68/819 | 19/290 | 67 | 17 |  |  |  |
| 1 полугодие 2001г. | 65 |  | 1 |  |  |  |  | 27 | 8 | 29 | 10 | 3 | 2 | 2 |
| За 12 лет | 1666 | 0 | 23 | 46 | 9 | 31 | 94 | 431 | 104 | 928 | 161 | 131 | 19 | 18 |
| За 44 года | 1977 | 0 | 34 | 83 | 9 | 31 | 94 | 431 | 104 | 1191 |  203 | 234 | 51 | 51 |

Принятые обозначения: Бл ВС - Блокирование ВС

Взр ВС. Взрыв ВС Бл Об - Блокирование объектов ГА

Зхв ВС (Угн). Захват (угон) ВС ПрВС - Несанкциониров. проникновение в ВС

пЗх ВС (пУг) - Попытка захв. (угона) ВС ПрОб - Несаниров. проникнов. на объекты ГА

Двр - Диверсии Др. АНВ (Инц) - Другие АНВ (инциденты)

пДв - Попытки диверсий Нпд - Нападение

Примечание: В числителе дроби указано количество совершенных актов незаконного вмешательства (АНВ). В знаменателе дроби указано количество прочих случаев нарушений пропускного и внутриобъектового режима, а так же других инцидентов (в тон числе случаев "противоправного" поведения пассажиров на борту ВС в полете), которые способствуют совершению АНВ.

Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации России, предпринятые за 9 месяцев 2001 года в сравнении с 2000 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Вид АНВ | 9 месяцев 2001 г | 9 месяцев 2000 г |
| 1 | Взрыв воздушного судна (ВС) / объекта ГА | - | - |
| 2 | Захват (угон) воздушного судна | 1 | - |
| 3 | Попытка захвата (угона) воздушного судна | - | - |
| 4 | Диверсия | - | 2 |
| 5 | Нападение (в т.ч. с захватом заложников) | - | - |
| 6 | Угрозы в адрес гражданской авиации (ГА) | 29 | 33 |
| 6а | Выявлено авторов угроз | 10 | 9 |
| 7 | Блокирование воздушного судна | - | - |
| 8 | Блокирование объектов ГА | - | - |
| 9 | Несанкционированное проникновение в воздушные суда | 12 | 14 |
| 10 | Несанкционированное проникновение на объекты гражданской авиации | 25 | 23 |
| 11 | Другие АНВ (инциденты) | 8 | 10 |
| 12 | Всего АНВ в деятельность ГА | 75 | 82 |
|  | Количество проведенных учений и тренировок по планам операции «Набат» | 152 | 191 |

Результаты досмотра пассажиров, ручной клади и багажа службами АБ в аэропортах гражданской авиации России за 2000 - 2001 год.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Основные показатели | Единица измерения | 2000 год | 2001 год | Рост, снижение |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Перевезено пассажиров | млн. чел. | 10 | 11 | Рост |
| 2 | Пресечено попыток пронести в ВС запрещенные к перевозке предметы и вещества | тыс. чел. | 8,6 | 8 | Снижение |
| 33а | Обнаружено и изъято:ОРУЖИЯ всех видов (ВСЕГО)В том числе:огнестрельного | тыс. ед.шт. | 3,9129 | 4176 | РостРост |
|  | холодного | тыс. ед. | 1,3 | 1,3 |  |
|  | других видов оружия и спецсредств | тыс. ед. | 2,5 | 2,5 |  |
| 3б | БОЕПРИПАСОВ всех видов (ВСЕГО)В том числе:боевых патронов | тыс. шт.тыс. шт. | 316,1 | 29,89,8 | СнижениеРост |
|  | гранат (всех типов) | шт. | 52 | 4 | Снижение |
|  | ракет (всех типов) | тыс. шт. | 1400 | 368 | Снижение |
|  | других видов боеприпасов | тыс. шт. | 23,5 | 19,6 | Снижение |
| 3в | Взрывчатых веществ | кг | 40 | 37 | Снижение |
| 3г | Легковоспламеняющихся жидкостей | тонн | 3,4 | 4,1 | Рост |
| 3д | Ядовитых, коррозирующих и других опасных веществ | тонн | 1,3 | 1,3 |  |
| 4 | Перевезено оружия, переданного пассажирами на временное хранение на период полета | тыс. единиц | 123,6 | 378 | Рост |
| 5 | Количество случаев обнаружения оружия и взрывных устройств (взрывчатых веществ) в различных зонах аэропорта | случаев | 7 | 12 | Рост |
| 6 | Случаи отправки и получения багажа без пассажиров | случаев | 20 | 7 | Снижение |

Тема 1.3 Международные организации ГА. Стандарты и Рекомендуемая Практика ИКАО по авиационной безопасности

Структура обеспечения АБ в международной ГА

1.3.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

С развитием международных воздушных сообщении координация требовании к функционированию авиационной транспортной системы по обеспечению авиационной безопасности начала осуществляться в международном масштабе на основе двусторонних и многосторонних соглашении.

В настоящее время в мире созданы и функционируют различные международные организации гражданской авиации.

Основные из них:

Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Европейская комиссия по гражданской авиации (ЕКГА). Международная авиатранспортная ассоциация (ИАТА),

Среди всех международных организаций гражданской авиации авторитетной и общепризнанной является Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

ИКАО (ICAO) - одно из специализированных учреждений ООН со штаб-квартирой в Монреале. ИКАО создана 7 декабря 1944 г. 52-мя государствами в Чикаго, подписавшими конвенцию о международной гражданской авиации. В настоящее время членами ИКАО являются более 180 суверенных государств.

ИКАО обеспечивает всемирный форум по вопросам международной гражданской авиации.

ИКАО является в основном организацией, либо выполняющей регулирующие функции, либо устанавливающей Стандарты.

ИКАО строит свою деятельность на добровольном согласии и сотрудничестве своих членов.

ИКАО пользуется безупречной репутацией в части разработки международных авиационных Стандартов, которые в значительной мере способствовали унификации методов эксплуатации гражданских воздушных судов во всем мире.

Цели организации: разработка принципов и методов для международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта. Региональные отделения: Бангкок, Каир, Дакар, Лима, Мехико, Найроби, Париж. Планируется создание регионального отделения ИКАО в г. Москве.

Цели региональных отделений: содействовать созданию и внедрению региональных инициативных планов аэронавигации, а также оказание помощи местным правительствам Региональные группы планирования собираются один раз в год и выдвигают свои рекомендации на рассмотрение Совету ИКАО

Уставом ИКАО является Чикагская конвенция о международной гражданской авиации Присоединение государств к Чикагской конвенции 1944г. влечет за собой автоматическое вступление в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), поскольку уставные положения ИКАО, как специализированного учреждения ООН, являются неотъемлемой составной частью Чикагской конвенции. Другой процедуры вступления в ИКАО, кроме присоединения к Чикагской конвенции, просто не существует.

Структура ИКАО:

Высший орган - Ассамблея ИКАО. Собирается раз в три года.

В работе Ассамблеи могут принимать участие все страны-члены ИКАО. Каждая страна имеет один голос по каждому вопросу. Принцип вето, действующий в ООН, не существует. Каждая страна - член ИКАО имеет равный голос при голосовании. Предпочтение отдается необходимости ведения переговоров по спорным вопросам и созданию коалиций между Государствами-Членами.

Ассамблея разрабатывает 3-х летнюю программу для Совета.

Руководящий исполнительный орган - Совет ИКАО (Президент Совета), избираемый Ассамблеей на 3-летний срок и состоит из представителей 33 государств. Проводит совещания в течение всего года.

Выполняет рабочую программу, принятую Ассамблеей. Организует работу Комиссий и Комитетов по изучению проблем, представленных в ИКАО странами-участницами.

Ведет работу по совершенствованию Приложений к Чикагской конвенции. Совет принимает технические условия в виде приложений, известных как международные Стандарты и Рекомендуемые практические Правила (Рекомендуемая практика) ИКАО для последующего включения в качестве приложений к Чикагской конвенции. Действует в качестве арбитра между странами. Расследует проблемы, возникающие в деятельности международной гражданской авиации.

Осуществляет регистрацию международных авиационных соглашений. Ведет работу по совершенствованию структуры и правил процедур Совета и т. п. Членство в Совете базируется на одной из 3-х категорий:

Страны наибольшего значения для гражданской авиации.

Страны, вносящие наибольший вклад своими объектами аэронавигации.

Страны, членство которых обеспечивает глобальное географическое представительство.

Постоянная работа ИКАО обеспечивается Советом через его Комитеты и Комиссии:

Комиссия аэронавигации (Комитет по перспективным аэронавигационным системам [FANS], образован в 1983 г.) [Комитет FANS].

Комиссия воздушного транспорта.

Юридический комитет.

Комитет по кадрам

Финансовый комитет

Объединенный комитет поддержки аэронавигационных служб.

Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР)

Комитет по незаконному вмешательству в деятельность международной ГА и её служб. Отдел авиационной безопасности ИКАО (AVSEC).

Комиссии и Комитеты пользуются услугами Секретариата ИКАО в качестве основной технической базы для исследования, изучения и оценки различных проблем. В случае если требуется более обширная экспертиза или существующих ресурсов недостаточно, образуются специализированные или рабочие группы для изучения таких вопросов и выработки рекомендаций.

Исполнительный / административный орган - Секретариат ИКАО Постоянный орган, который занимается текущими делами, Административный или технический персонал Секретариата оказывает содействие в работе каждого комитета Совета и состоит из следующих бюро:

Бюро аэронавигации.

Бюро воздушного транспорта.

Бюро технической помощи.

Юридическое бюро.

Административное бюро.

Основные сферы деятельности ИКАО.

Воздушное право.

Стандартизация.

Аэронавигация.

Экономика.

Региональное планирование.

Техническое сотрудничество.

Упрощение формальностей.

Безопасность.

Стратегический план действий (приоритетные виды деятельности ИКАО).

Основной целью ИКАО является развитие безопасного, регулярного, эффективного и экономичного воздушного транспорта.

Воздушное право.

Членами ИКАО является 185 Договаривающихся государств, которые проводят различную политику в области права, и осуществляют различную судебную практику.

Такое положение ставит вопрос о необходимости едино направленных усилий в отдельных областях в целях выработки кодекса международного воздушного права.

Функция ИКАО заключается в оказании содействия принятию документов международного воздушного права, а также мер для их всеобщего признания.

Принятые на начало XXI века документы международного воздушного права охватывают такие вопросы, как:

международное признание прав на воздушные суда;

ущерб, причиненный иностранными воздушными судами третьим сторонам на земле;

ответственность воздушного перевозчика перед пассажирами;

преступления, совершаемые на борту воздушного судна и в аэропортах, обслуживающих международную ГА;

маркировка пластических ВВ в целях их обнаружения;

незаконное вмешательство в деятельность ГА.

Упрощение формальностей.

Задержки, вызванные прохождением таможенных, иммиграционных и карантинных служб, и прочие формальности являются наиболее серьезным препятствием на пути свободного и беспрепятственного движения пассажиров и грузов через международные границы. Эта проблема обусловлена скоростью авиапутешествия.

Например, если до и после 6-часового перелета через океан прохождение формальностей занимает по одному часу, это значит, что время нахождения пассажира в пути увеличивается на одну треть, в то время как выполнение таких же формальностей при морском путешествии продолжительностью в пять дней через тот же океан занимает всего около двух процентов указанного времени.

Уже почти четверть века ИКАО пытается убедить Договаривающиеся государства в необходимости сокращения подобных бюрократических процедур.

Приняты Международные стандарты по упрощению формальностей, устанавливающие максимальное время, необходимое государствам для выполнения этих процедур. Кроме этого, для сокращения процедурных формальностей ИКАО предпринимает усилия, направленные на обеспечение зданий аэровокзалов необходимыми средствами и службами для обслуживания пассажиров, обработки их багажа и груза.

Безопасность.

Основным и решающим критерием, определяющим деятельность ГА, является уровень безопасности воздушных перевозок (безопасность полетов и авиационная безопасность).

В области обеспечения АБ ИКАО является основным международным органом ГА, определяющим стратегические действия всего мирового авиационного сообщества в этой сфере деятельности.

Определив АБ одним из приоритетных направлений своего Стратегического плана действий, ИКАО формирует международное воздушное право в области обеспечения АБ путем постоянного:

• анализа уровня обеспечения АБ международной ГА и информирования государств - членов;

• совершенствования принятых ИКАО документов международного воздушного права в области обеспечения АБ (конвенции, стандарты и рекомендуемая практика);

Представительство Российской Федерации при ИКАО. СССР вступил в ИКАО в ноябре 1970г. Первым председателем Комиссии СССР по делам ИКАО был назначен Министр гражданской авиации СССР Б.П. Бугаев. Сегодня Россия является правопреемником бывшего СССР как стороны межправительственных соглашений по многим основаниям. В их числе и тот факт, что в подавляющем большинстве соглашений одним из пунктов отправления и назначения указана Москва как столица России, а не только бывшего СССР.

По состоянию на 2002 г. РФ является стороной более 120 межправительственных соглашений о воздушном сообщении.

Российская Федерация является участником семи конвенций:

- Варшавской конвенции 1929г.;

- Чикагской конвенции 1944г.;

- Римской конвенции 1952г.;

- Гвадалахарской конвенции 1961г;

- Токийской конвенции 1963г.;

- Гаагской конвенции 1970г.;

- Монреальской конвенции 1971г.

Стратегические (первоочередные) задачи ИКАО в области авиационной безопасности:

Стратегическая задача № 1. - Всеобъемлющий досмотр зарегистрированного багажа.

Стратегическая задача № 2. - Разработка мер безопасности для обеспечения того, чтобы только разрешенный багаж проносился на борт ВС.

Стратегическая задача № 3. - Улучшение досмотра пассажиров и ручной клади. Усиление контроля, за перевозкой электронных устройств с батарейным питанием - основной элемент применяемых в аэропортах мер по обеспечению авиационной безопасности и нуждается в постоянном рассмотрении и улучшении.

Стратегическая задача № 4. - Разработка мер безопасности в отношении груза, почты, бортпитания, курьерских и срочных отправлений.

Стратегическая задача № 5. - Улучшение контроля, за доступом в аэропорты (твердый, неизменный контроль).

Конвенции ИКАО.

В различные периоды развития международной авиации мировым сообществом (государствами - членами Международной гражданской авиации ИКАО) принято девять (9) Конвенций по гражданской авиации, регламентирующих различные вопросы её деятельности.

Перечень международных Конвенций:

1. Варшавская конвенция 1929 г. - Конвенция по унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (подписана в Варшаве 12.10.29 г., вступила в силу 17.09.33г., изменена в Гааге в 1955 г., изменена и дополнена в Гватемале 08.03.71г.).

2. Чикагская конвенция 1944 г. - Конвенция о международной гражданской авиации (подписана в Чикаго 07.12.44 г.).

3. Женевская конвенция 1948 г. - Конвенция о международном признании прав на воздушные суда (подписана в Женеве 19.06.48г., вступила в силу 17.09.53 г.).

4. Римская конвенция 1952 г. - Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (подписана в Риме 07.10.52 г., вступила в силу 04.02.58 г., изменена в Монреале 23.09.78 г.),

5. Гвадалахарская конвенция 1961 г. - Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции по унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемым лицом, не являющимся перевозчиком по договору (подписана в Гвадалахаре 18.09.61 г., вступила в силу 01.05.64 г.).

6. Токийская конвенция 1963 г. - Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (подписана в Токио 14. 09. 63 г., вступила в силу 04.12.69 г.).

7. Гаагская конвенция 1970 г. - Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (подписана в Гааге 16.12.70 г., вступила в силу 14.10.71 г.),

8. Монреальская конвенция 1971 г. - Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (подписана в Монреале 23.09.71 г., вступила в силу 26.01.73г.).

9. Монреальские протоколы 1975 г. - Дополнительные протоколы № 1, 2, 3 и 4 об изменении Варшавской конвенции 1929 г. (подписаны в Монреале 25.09.75 г., вступят в силу после ратификации 30 государствами),

10. Монреальский дополнительный протокол 1988 г. - Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в Монреале 23.09.71 г. (подписан в Монреале 24.02.88 г., вступил в силу 06.08.89 г.).

11. Монреальская конвенция 1991 г. - Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (подписана в Монреале 01.03.91 г., вступит в силу после ратификации 35 государствами с учетом некоторых условий).

Основной конвенцией является Чикагская конвенция о международной гражданской авиации. По сути, она является Уставом ИКАО. Присоединение государств к Чикагской конвенции 1944 г. влечет за собой автоматическое вступление в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), поскольку уставные положения ИКАО, как специализированного учреждения ООН, являются неотъемлемой составной частью Чикагской конвенции. Другой процедуры вступления в ИКАО, кроме присоединения к Чикагской конвенции, не существует.

Приложения к Чикагской конвенции ИКАО 1944 г.

Международные стандарты и рекомендации, предназначенные для координации деятельности ИКАО, оформлены в виде Приложений к Чикагской конвенции 1944г.

Что такое «международный стандарт ИКАО»?

Стандарт - это любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации, и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции, в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету ИКАО в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со Статьей 38 Конвенции.

ПОЯСНЕНИЕ: Если в каком-либо тексте ИКАО не указана конкретная Конвенция, под этим словом понимают основную конвенцию ИКАО - Чикагскую Конвенцию 1944 года, являющуюся базовым документом ИКАО.

Что такое «международная рекомендуемая практика»?

Рекомендуемая практика - это любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации икоторое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции

В ИКАО действует определенный механизм перевода положений из Рекомендуемой практики в Стандарт и пополнения Рекомендуемой практики новыми положениями.

Приложения к Чикагской Конвенции содержат технические данные, которые страны-участницы согласились соблюдать.

В настоящее время разработано и введено в действие 18 Приложений к Чикагской Конвенции, посвященных различным вопросам эксплуатации воздушных судов и деятельности гражданской авиации и содержащих технические данные (международные стандарты и рекомендуемую практику), которые страны-участницы согласились соблюдать.

Приложения к Чикагской Конвенции - посвящены системам связи, метеорологии, нормам летной годности и эксплуатации воздушного судна, защите окружающей среды, обеспечению безопасности полетов и взрывчатым веществам:

1. Выдача свидетельств персоналу [PEL] - Экипажам ВС, диспетчерам службы УВД персоналу службы технического обслуживания.

2. Правила полетов и УВД [RAC] - Выполнение полетов с визуальной ориентировкой и по приборам.

3. Метеорологическая служба - Службы обеспечения международных полетов.

4. Аэронавигационные карты [MAP] - Технические условия для международных карт.

5. Единицы измерения - Лазерные системы для воздушной и наземной эксплуатации.

6 Эксплуатация воздушных судов - Обеспечение максимального уровня безопасности при эксплуатации (выполнение международных воздушных сообщений (OPS).

7. Регистрация воздушного судна - Требования к регистрации и опознанию (национальная принадлежность ВС и регистрационные знаки (REG)

8. Летная годность ВС [AIR] - Единая форма выдачи сертификатов и инспекции.

9. Упрощение формальностей при оформлении пассажиров - Технические условия оформления прибытия в страну и отправления из страны воздушного судна, людей, грузов и т. д.

10. Электросвязь в авиации (Авиационная электросвязь) - Стандартизация оборудования, систем и процедур связи (авиационная связь и радиосредства для навигации [СОМ])

11. Службы воздушного движения - Управление воздушным движением, информация о полете, служба аварийного оповещения.

12. Поисково-спасательные работы (поиск и спасание [SAR]) - Организация и эксплуатация оборудования и служб.

13. Расследование авиационных происшествий - Единая форма оповещения, докладов и расследования происшествий.

14. Аэродромы - Технические условия на проектирование и эксплуатацию.

15. Навигационная информация - Методы сбора и распространения

16. Защита окружающей среды (авиационный шум) - Сертификация по шуму воздушного судна и выбросу газов от двигателей.

17. Служба безопасности (Авиационная безопасность [AVSEC]) - Система защиты от актов незаконного вмешательства.

18. Транспортировка опасных грузов (безопасная перевозка опасных грузов) - Маркировка, упаковка и перевозка опасных грузов.

Токийская (1963 г.), Гаагская (1970 г.), Монреальская (1971 г.), Монреальская (1991 г.) и Дополнительный Монреальский протокол (1988 г.) являются признанной универсальной базой борьбы с различными видами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и послужили основой для разработки Приложения 17 к Чикагской конвенции.

Приложение 17 к Чикагской конвенции ИКАО. Международные стандарты и рекомендуемая практика ИКАО по авиационной безопасности.

Принятое в 1974г. Приложение 17 «Безопасность - защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» относится к безопасности в гражданской авиации и содержит требования по охране, предъявляемые ИКАО и применяющиеся ко всем странам-участницам.

Приложение 17 к Чикагской Конвенции - «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» содержит «Стандарты и Рекомендуемую практику» для обеспечения безопасности гражданской авиации, предъявляемые ИКАО ко всем странам-участницам.

Каждое Приложение к Чикагской конвенции состоит из одинаковых составных частей:

• основной материал Приложения (Стандарты и Рекомендуемая практика);

• Добавления (составная часть Стандартов и Рекомендуемой практики);

• определения употребляемых терминов (для единообразного понимания смысла требований Стандартов и Рекомендуемой практики);

• материал, утвержденный Советом ИКАО для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой.

• в предисловии приводится историческая справка по разработке материала к Приложению 17, действия Договаривающихся государств по применению положений Стандартов и Рекомендуемой практики по авиационной безопасности, общие сведении о структуре Приложения, таблица с поправками к Приложению;

• в главе 1 Приложения приведены определения употребляемых терминов;

• в главе 2 Приложения приведены стандарты цели и задачи безопасности, а также рекомендации по упрощению формальностей при введении мер и правил безопасности;

• в главе 3 Приложения приведены стандарты и рекомендуемая практика по вопросам национальной организации системы авиационной безопасности и международному сотрудничеству;

• в главе 4 Приложения приведены стандарты и рекомендуемая практика по:

общим целям мер авиационной безопасности;

мерам, касающимся пассажиров и их ручной клади;

мерам, касающимся зарегистрированного багажа, груза и других предметов;

мерам, касающимся контроля доступа в контролируемые и другие зон аэропорта;

мерам, касающимся проектирования аэропортов в целях обеспечения безопасности.

• в главе 5 Приложения приведены стандарты и рекомендуемая практика по вопросам руководства ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства;

• в дополнении к Приложению приведены выдержки из других Приложений к Чикагской конвенции, имеющие отношение к обеспечению авиационной безопасности.

Руководство ИКАО по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Doc. 8973). Назначение и основное содержание.

В целях оказания помощи государствам в обеспечении безопасности гражданской авиации путем разработки правовых рамок, практики и правил, связанных с предотвращением и пресечением АНВ, а также в выполнении требований Приложения 17 ИКАО разработала Руководство по обеспечению безопасности «Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» (Doc 8973).

Цель Руководства заключается в сборе материала с целью оказать помощь в выполнении положений Приложения 17 "Безопасность - защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства".

Таким образом, в Приложении 17 излагаются требования по обеспечению авиационной безопасности, а в Руководстве содержатся рекомендации относительно методов их выполнения.

В 1996 году международной организацией гражданской авиации (ИКАО) опубликовано пятое издание Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Doc. 8973/5).

Руководство представляет собой объемный документ, освещающий пути и способы обеспечения авиационной безопасности применительно к любому государству (т. е. без учета конкретных особенностей каждого государства).

Руководство является инструктивным, рекомендательным и справочным материалом (пособием) по большинству комплексов вопросов обеспечения авиационной безопасности.

Руководство состоит из 3-х частей и раздела из 24 дополнений справочного характера по самым различным вопросам обеспечения авиационной безопасности.

Краткое содержание руководства:

Часть I. Инструктивный материал по стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

В части 1 Руководства разъясняются вопросы:

• организации авиационной безопасности в государстве и в аэропорту;

• координации деятельности различных ведомств по обеспечению АБ;

• планирования и действий в случаях непредвиденных обстоятельств;

• подготовки и обучения по вопросам безопасности;

• принятия превентивных мер безопасности;

• досмотра пассажиров и их ручной клади, багажа, груза, почты, бортовых запасов, защиты воздушных судов;

• контролирования доступа лиц в зоны аэропорта;

• проектирования аэропортов;

• руководства ответными действиями на акты незаконного вмешательства, международного сотрудничества и обмена информацией.

Часть 2. Документация ИКАО, относящаяся к авиационной безопасности.

В части 2 Руководства приведены выдержки из других Приложений к Чикагской конвенции и документов ИКАО, имеющих отношение к обеспечению авиационной безопасности.

Часть 3. Дополнительный авиационный материал по авиационной безопасности.

В части 3 Руководства приведена информация по вопросам:

• подбора и обучения сотрудников служб безопасности;

• техническим средствам и методам обеспечения безопасности;

Добавления.

В 24-х добавлениях к Руководству приведены типовые варианты и рекомендуемые формы разработки (составления) различных документов по авиационной безопасности, а также действий по обеспечению авиационной безопасности.

1.3.2. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) и её деятельность в области авиационной безопасности.

Политику в области авиационной безопасности ИКАО реализует через сеть своих бюро, находящихся во всех регионах мира. Однако следует заметить, что в Европе (к которой по градации ИКАО отнесена вся Россия) тон в деятельности, связанной с авиационной безопасностью, задает не региональное бюро ИКАО в Париже, а другая международная организация - Европейская Конференция гражданской авиации (ЕКГА).

ЕКГА была создана в 1985 году по инициативе Совета Европы и при активном участии ИКАО с целью поддержания безопасности, эффективности и развития гражданской авиации в Европе. ИКАО выполняет функции секретариата для ЕКГА. Связанные с этим расходы первоначально покрываются за счет средств Общего фонда ЕКГА, а затем подлежат возмещению государствами - членами ЕКГА.

На сегодня в число 33-х членов ЕКГА входят практически все ведущие государства Европы, а также Болгария, Латвия, Литва, Польша, Словакия, Чехия и Эстония, Государства - члены Европейской Конференции гражданской авиации (ЕКГА):

Австрия, Бельгия, Болгария, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Исландия, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония.

Следует подчеркнуть, что Россия членом ЕКГА не является.

В течение последних 20 лет одним из самых первостепенных видов деятельности ЕКГА были разработки и внедрение мер авиационной безопасности для аэропортов и авиакомпаний. Эти меры, вместе с большим количеством резолюций и рекомендаций, разработанных ЕКГА, сведены в "Руководство ЕКГА по упрощению формальностей и безопасности" - так называемый Документ 30, состоящий из двух частей. Вопросы авиационной безопасности рассматриваются во второй его части.

Деятельность ЕКГА в области авиационной безопасности регулируется, главным образом, этим документом, при этом учитываются требования Приложения 17 и ряда других документов ИКАО. Документ 30 представляет собой сводное заявление о текущей политике и практической деятельности ЕКГА в области авиационной безопасности и устанавливает, что государства - члены должны стремиться поддерживать приемлемый и единообразный уровень безопасности во всех международных аэропортах и при определении круга мер и методов, необходимых для обеспечения безопасности, руководствоваться общими принципами и положениями Документа 30. В частности, Документ 30 содержит руководящие материалы по квалификации, обучению, сертификации и мотивации сотрудников авиационной безопасности, вводит понятие "квалифицированный сотрудник службы безопасности". Главная цель документа - обеспечить неуклонное и единообразное выполнение стандартов безопасности государствами-членами ЕКГА.

Текущая деятельность ЕКГА основывается на трех постулатах, выработанных на симпозиуме ЕКГА по авиационной безопасности в 1990 году:

1. Правительства, авиакомпании и аэропорты должны сотрудничать как можно теснее. Они должны делиться информацией о последних достижениях в деле борьбы с терроризмом и координировать и стимулировать свою научно-исследовательскую и производственную деятельность в этом направлении.

2. Человеческий фактор был и остается вопросом первостепенной важности. Достижения в технике не устраняют этот фактор. Учитывая, что обученный сотрудник авиационной безопасности будет всегда стоять на переднем фронте борьбы с терроризмом, следует уделять как можно больше внимания подготовке кадров и их постоянной заинтересованности в работе.

3. Новые аэропорты должны конструироваться с самого начала с учетом безопасности. Должны быть использованы все возможности, чтобы перестроить существующие авиа терминалы в соответствии с требованиями безопасности, поддерживая одновременно высокий уровень удобства пассажиров.

ЕКГА подчеркивает, что необходимо применять общие стандарты не только к традиционной досмотровой технике, но и к оборудованию для поиска металлов, и к оборудованию для поиска взрывчатых веществ.

Необходимо усиливать безопасность аэропортов путем введения требований безопасности на стадии их проектирования, а также регулярного внедрения нового досмотрового оборудования.

Сейчас ЕКГА поставила задачу оценить существующую традиционную досмотровую рентгеновскую технику и определить, каким образом можно увеличить её эффективность при досмотре пассажиров.

Для того чтобы обеспечить выполнение наиболее важных положений Документа 30 максимально надежным и единообразным способом, разработана стратегия, которая требует от государств-членов:

• разработку перечня ключевых мер безопасности;

• реализацию этих мер в своих государствах;

• представление каждые два года докладов, предназначенных для получения информации о положении дел с реализацией ключевых мер безопасности;

• обеспечение личного участия руководителя гражданской авиации страны в подготовке этих докладов.

Среднесрочная программа деятельности ЕКГА в области авиационной безопасности:

1. Направить все усилия на последовательное и неукоснительное выполнение всеми государствами-членами ЕКГА полного комплекса ключевых мер безопасности, разработанных ЕКГА на основе Документа 30.

2. На основе неукоснительного выполнения указанных мер создать единую для всех государств-членов ЕКГА схему безопасности, в которой пассажир и его багаж будут досматриваться только один раз. Преимущество такого вида обслуживания будет дополнено ещё и тем, что реально снизится стоимость обеспечения безопасности. Предполагается, что по просьбе государств ЕКГА будет направлять группу своих экспертов для консультации и оценки системы безопасности на местах.

3. Установить наивысший приоритет вопросам интеграции, в частности по проблемам безопасности новых государств-членов ЕКГА. Для этого необходимо продолжать действие программы сотрудничества ЕКГА, координируя её с деятельностью ИКАО, ИАТА и Международной ассоциацией аэропортов, чтобы общими усилиями решить эту задачу.

4. Стандартизировать европейские технические требования на оборудование, имея в виду, что на нём будет работать хорошо подготовленный и высоко обученный персонал. В связи с этим необходимо также уделять постоянное внимание обучению персонала.

5. Отношения ЕКГА со всеми партнёрами должны поддерживаться и развиваться. В свете этого на ближайшем совещании ЕКГА все генеральные директоры должны будут выразить своё отношение к недавно принятому в США "Антитеррористическому Акту".

1.3.3 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и её деятельность в области авиационной безопасности

ИАТА - международная ассоциация воздушного транспорта.

ИАТА является международной отраслевой организацией регулярных авиакомпаний (более 200), обеспечивающих более 95 % мировых регулярных международных авиаперевозок под флагами более 120 независимых государств.

ИАТА создана в 1945 году, штаб-квартира которой находится в Монреале (Канада).

Основная задача Ассоциации заключается в обеспечении постоянного развития авиаперевозок в условиях максимальной безопасности, удобства и эффективности для пассажиров и грузоотправителей, а также максимальной экономики для авиакомпаний.

Решения и документы ИАТА носят рекомендательный характер для государств и авиакомпаний - членов ИАТА.

В конце 60-х годов, после прокатившейся по всему миру волны терроризма на воздушном транспорте, вопросы обеспечения безопасности авиационных перевозок стали также приоритетными в деятельности ИАТА.

В 1969 году на 75-ой конференции исполнительным комитетом ИАТА было принято решение об образовании в структуре ИАТА Комитета по безопасности в составе 24-х членов из сотрудников авиакомпаний-членов ИАТА, имеющих профессиональный опыт в обеспечении АБ.

В нюне 1988 года в связи с внутренней реорганизацией структуры ИАТА Комитет по безопасности был реорганизован в Консультативную группу ИАТА по безопасности (КГАБ - SAG).

Основные задачи и функции Консультативной группы по АБ:

1) анализ последствий АНВ в деятельность авиакомпаний и разработка соответствующих рекомендаций (мер, процедур), способствующих их выявлению и предотвращению;

2) разработка систем сбора, анализа, координации и распространения (обмена) информации по АБ;

3) анализ практики авиакомпаний применения различных аспектов (процедур) обеспечения АБ и определение возможности их применения

4) разработка политики участия международных и национальных органов в мероприятиях по обеспечению АБ.

Начиная с 1976 года ИАТА по согласованию с государствами осуществляет обзор безопасности аэропортов в рамках своей программы безопасности.

Начиная с 1984 года ИАТА финансирует программу обучения по АБ, которая доступна не только для персонала служб безопасности авиакомпаний, но и для персонала АБ аэропортов и органов власти ГА.

В области обеспечения АБ ИАТА активно сотрудничает с ИКАО, обеспечивая членство в ее работе, а также с правительственными органами ГА, аэропортами, правоохранительными органами на международном, региональном и национальном уровнях.

Международные организации аэропортов ГА.

Наиболее известны в мире две ведущие ассоциации аэропортов ГА:

Международная ассоциация гражданских аэропортов (IСАА) и Международный совет эксплуатантов аэропортов (АОСI - МСА).

В 1970 году в Женеве был организован Координационный Совет ассоциаций аэропортов в целях совместного представления интересов IСАА и АОСI. В 1989 году обе организации приняли дальнейший шаг к унификации своих структур и интеграции всех международных действий.

Цели IСАА и АОСI - совместное использование знаний и опыта, широкое распространение осуществляемых идей и решение проблем в целях более эффективных действий аэропортов.

В сфере деятельности аэропорта безопасность приобретает тенденцию постоянного внимания, как наиболее важный аспект упрощения формальностей. Поэтому вопросы АБ постоянно включаются в повестки проводимых конгрессов и семинаров, что способствует информированности и осознанию важности учета аспекта безопасности первыми должностными лицами аэропорта.

Координационный Совет ассоциаций аэропортов имеет статус наблюдателя в ИКАО и консультативный статус в Экономическом и Социальном Совете ООН.

1.3.4 Международная федерация ассоциаций линейных пилотов авиакомпаний (IFALPA - ИФАЛПА)

Несмотря на основную сферу деятельности ИФАЛПА как профсоюзного органа конкретной категории авиационного персонала, члены данной организации заинтересованы в соблюдении самых высоких стандартов АБ в аэропортах, в которых они осуществляют свою деятельность.

Стратегия ИФАЛПА в области обеспечения АБ - максимальное давление на государства с целью выполнения ими обязательств, установленных в международных Конвенциях, а также максимальное давление на авиакомпании и аэропорты с целью выполнения международных стандартов и рекомендуемой практики в области АБ.

Члены ИФАЛПА предпринимают обзоры ведущих аэропортов с целью определения достигнутого уровня безопасности и классификации аэропортов по состоянию эффективности их безопасности.

ИФАЛПА также осуществляет обзор (обследование) всех Приложений ИКАО, включая Приложение 17, постоянно наблюдая практическое применение мер безопасности (многие стандарты и рекомендуемую практику - SARPs) на земле (в аэропортах мира).

ИФАЛПА активно консультируется с соответствующими международными организациями с целью объединения действий в поддержании адекватных процедур безопасности и использования должным образом обученного персонала АБ во всех аэропортах.

1.3.5 Международная организация гражданской полиции

Популярное название организации - Интерпол.

Интерпол, также как и ИКАО, является специализированной организацией ООН.

Членство в Интерполе ограничено национальным силам полиции. Это - прежде всего организация сбора, объединения и распространения информации правоохранительных органов для выработки рекомендаций относительно международных стандартов и практики.

Штаб-квартира Интерпола размещена в Париже (Франция). Имеются национальные бюро в многих государствах, способствующие сбору и распространению информации.

Управляющий орган - Генеральная ассамблея Интерпола.

Характер преступных действий терроризма против гражданской авиационной отрасли, Генеральная Ассамблея Интерпола формально признала международной проблемой, перед которой полиция имеет определенные обязательства. В целях определения таких обязательств и роли полиции, Интерпол сформировал Комитет экспертов по ГА.

Представители из ИКАО и ИАТА получили статус наблюдателей на этом комитете.

Тема 1.4 Нормативно-правовая база обеспечения авиационной безопасности в гражданской авиации Российской Федерации

Структура обеспечения АБ в РФ

1.4.1 Правовые и нормативные акты, регламентирующие обеспечение авиационной безопасности

Любое государство, развивая свою систему воздушного транспорта, формирует для ее деятельности правовую и нормативную базу, основанную на общепризнанных международных правовых актах и документах.

Любая безопасность, тем более авиационная, начинается с законодательства. Законодательная база функционирования российской системы авиационной безопасности базируется на трех основных источниках:

Международные правовые акты и документы по авиационной безопасности (Конвенции, Приложения к Чикагской конвенции, Руководства и Правила ИКАО, а также документы других международных организаций гражданской авиации);

Правовые акты Российской Федерации, связанные с безопасностью и авиационной безопасностью (Конституция РФ, Федеральные законы и кодексы, Указы Президента РФ, постановления Правительства РФ);

Нормативные и руководящие документы по обеспечению авиационной безопасности, изданные полномочным органом гражданской авиации РФ (Федеральной авиационной службой России).

Основными нормативными документами ГСГА России по авиационной безопасности являются:

Воздушный кодекс Российской Федерации - Закон Российской Федерации от 19. 03. 97г. №60-ФЗ;

Федеральная система обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (утверждена постановлением Правительства РФ от 30. 07. 94г. № 897);

Инструкция о мерах по предупреждению и пресечению захвата и угона воздушных судов и иных актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации Российской Федерации (утверждена и введена в действие межведомственным приказом от 10. 01. 95г.);

Руководство по производству досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов (утверждено приказом Минтранса России от 21. 11. 95г. № 102);

Положение о пропускном и внутриобъектовом режиме в аэропортах, авиапредприятиях, организациях и учреждениях гражданской авиации (утверждено и введено в действие приказом ГСГА России от 20. 01. 98г. № 22);

Совместная Инструкция «О взаимодействии служб авиационной безопасности аэропортов и органов внутренних дел на воздушном транспорте» (от 24. 04. 96г., ГСГА России № ДВ-59/и и МВД России № 1/7450);

Типовое Положение о службе авиационной безопасности аэропорта (утверждено и введено в действие приказом Министра транспорта РФ от 17 10. 94г. № 76;

Памятка экипажу воздушного судна по действиям в чрезвычайной обстановке (утверждена Директором ГСГА России от 14. 10. 97r. № 66/и-ДСП);

другие нормативные документы.

Совершенствование нормативной правовой базы обеспечения авиационной безопасности является одним из основных направлений развития авиационной безопасности на воздушном транспорте России, Основными путями реализации этого направления являются:

ратификация Федеральным собранием РФ подписанной Россией Монреальской конвенции 1991г «О маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения», которая сдерживается отсутствием финансирования;

разработка федеральных авиационных правил по авиационной безопасности Создание полного пакета нормативных правовых документов, регламентирующих функционирование отечественной системы авиационной безопасности. Создание федеральных стандартов по авиационной безопасности;

приведение законодательной базы РФ в соответствие с основными принципами обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации России (Уголовный кодекс РФ, Кодекс об административных правонарушениях и др.).

1.4.2 Воздушный кодекс Российской Федерации

Основополагающим документом нормативно правового обеспечения системы авиационной безопасности является принятый в 1997 году федеральный закон - Воздушный кодекс Российской Федерации, устанавливающий правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации.

Кодекс установил правовые основы системы авиационной безопасности в гражданской авиации Российской Федерации. Впервые в нем появилась глава 12 «Авиационная безопасность».

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН № 60-ФЗ от 19.03.97г. Принят Государственной Думой - 19 февраля 1997г. Одобрен Советом Федерации - 5 марта 1997г. Подписан Президентом Российской Федерации - 19 марта 1997г.

Глава 12. Авиационная безопасность.

Статья 83. Авиационная безопасность.

1. Авиационная безопасность - состояние защищенности авиации от актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

2. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями военизированной охраны аэродромов или аэропортов, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Службы авиационной безопасности аэродромов или аэропортов и службы авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий) являются службами с особыми уставными задачами.

3. Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации - противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

Статья 84. Обеспечение авиационной безопасности

1. Лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать меры по обеспечению авиационной безопасности

2. Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

1) предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;

2) охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения в воздушное судно посторонних лиц;

3) исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ, введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;

4) предполетного досмотра;

5) реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

3. Службы авиационной безопасности имеют право задерживать для передачи правоохранительным органам лиц, нарушивших требования авиационной безопасности, а также багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам, а в случаях, если жизни и здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан угрожает опасность, применять меры в соответствии с законодательством Российской Федерации. Сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей разрешается ношение и применение служебного оружия в порядке, установленном федеральными законами.

4 Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 85. Предполетный досмотр.

1. В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта.

2. Предполетный досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящиеся при пассажирах, производится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами службы авиационной безопасности. К участию в предполетном досмотре могут привлекаться сотрудники органов внутренних дел на транспорте.

Проведение предполетного досмотра не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной или иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

При выполнении международных полетов предполетный досмотр производится после осуществления пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, иммиграционного, ветеринарного, фитосанитарного и иного контроля.

3. При отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым.

4 Правила проведения предполетного досмотра устанавливаются федеральными авиационными правилами.

1.4.3. Федеральная система обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Вторым документом, не менее значимым для системы авиационной безопасности является Положение «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства», утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации 30. 07. 94г. № 897.

По существу - это государственная программа обеспечения гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Авиационная безопасность, так же как и безопасность полетов, определяет уровень безопасности воздушных перевозок и является жизненно важной для функционирования транспортной системы государства.

Система обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (авиационная безопасность гражданской авиации) представляет собой совокупность правовых и организационных мер, направленных на предотвращение и пресечение противоправных действии в отношении гражданской авиации

Основной задачей системы авиационной безопасности является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов, наземного персонала авиапредприятий, охраны воздушных судов и средств аэропорта (авиакомпании) в соответствии с государственными нормами, правилами и процедурами, применяемыми в отношении гражданских воздушных судов, национальных и иностранных эксплуатантов (авиакомпаний), выполняющих внутренние и международные воздушные перевозки, на территории Российской Федерации.

Положение «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» устанавливает нормы, правила и процедуры по авиационной безопасности на воздушном транспорте в Российской Федерации.

Авиационная безопасность гражданской авиации России осуществляется на основе следующих основных принципов:

• создания системы мер авиационной безопасности, обеспечивающих защиту отечественной гражданской авиации и адекватно реагирующей на ухудшение состояния авиационной безопасности, как в России, так и в мире;

• соответствия нормативно-правовой базы функционирования системы авиационной безопасности решаемым задачам в зависимости от их сложности. Приведения в соответствие с Воздушным кодексом РФ действующих нормативно-правовых и организационно-распорядительных документов ГА и других министерств и ведомств РФ по вопросам обеспечения АБ;

• создания и внедрения современных технических средств обеспечения авиационной безопасности, а также использования их зарубежных аналогов;

• внедрения в отечественную систему авиационной безопасности Стандартов Рекомендуемой практики международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области авиационной безопасности;

• государственной сертификации правил авиационной безопасности в отечественной гражданской авиации;

экспертизы строящихся и реконструируемых проектов международных секторов (терминалов) в аэропортах России в соответствии с требованиями ИКАО;

• обеспечения интеграции отечественной авиационной безопасности в мировую систему авиационной безопасности.

1.4.4 Программа обеспечения авиационной безопасности аэропорта (авиакомпании)

В соответствии с требованиями Федеральной системы обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, а также в целях обеспечения эффективности мероприятий по защите деятельности ГА от АНВ каждое авиационное предприятие России должно иметь свою разработанную и утвержденную Программу обеспечения авиационной безопасности.

Программа обеспечения авиационной безопасности разрабатывается администрацией авиационного предприятия (аэропорта, эксплуатанта) с учетом местных условий, особенностей производственно-хозяйственной деятельности, согласовывается с территориальным органом ГСГА России и утверждается руководителем авиационного предприятия (аэропорта, эксплуатанта)

Утвержденные программы обеспечения авиационной безопасности авиапредприятий должны содержать комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности, как в обычных условиях эксплуатации, так и при возникновении чрезвычайной ситуации, связанной с актами незаконного вмешательства.

Цель программы.

Цель и основная задача программы - обеспечить безопасность, регулярность и эффективность работы авиапредприятия путем разработки и внедрения мер необходимой защиты от актов незаконного вмешательства (АНВ), направленных на обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов, наземного персонала, воздушных судов, охраны аэропорта и расположенных на нем объектов в соответствии с Нормами, правилами и процедурами по авиационной безопасности.

Это достигается за счет осуществления комплекса мер и привлечения различных людских и материальных ресурсов авиапредприятия, его эксплуатантов и арендаторов.

Применение программы.

Назначение программы - разработка и осуществление необходимых процедур и мероприятий по обеспечению мер авиационной безопасности аэропорта /авиакомпании/ при осуществлении его производственной деятельности, а также при взаимодействии с заинтересованными службами эксплуатантов и арендаторов, базирующихся на его территории, другими аэропортами, эксплуатантами гражданской авиации, различными организациями и ведомствами.

Сфера применения - выполнение требований, мер авиационной безопасности обязательно для всех сотрудников аэропорта, а также физических и юридических лиц, осуществляющих свою деятельность на территории данного аэропорта /авиакомпании/.

Установленные (описываемые) в данной программе меры авиационной безопасности (Нормы, правила и процедуры) обязательно касаются:

действий всех сотрудников данного аэропорта, действий сотрудников авиакомпании, пользующейся услугами данного аэропорта;

каждого физического и юридического лица, находящегося в охранной (контролируемой) зоне данного аэропорта или входящего в нее.

Программа безопасности содержит информацию ограниченного распространения. Распространение программы или раскрытие ее содержания ограничено полномочными сотрудниками аэропорта (авиакомпании), штатом ГСГА России и другими лицами, которые по роду работы должны быть ознакомлены с ней.

Запросы на такую информацию от других лиц должны направляться в полномочные органы авиационной безопасности территориальных управлений Федеральной авиационной службы России.

В зависимости от статуса и организационной структуры авиапредприятия, объемов его авиаперевозок Программа обеспечения авиационной безопасности может быть различной по объему изложения принятой системы безопасности, но обязательно должна иметь в своем содержании определенные разделы, в которых должны быть описаны принятые меры и процедуры обеспечения авиационной безопасности.

Структурная схема программы обеспечения авиационной безопасности авиапредприятия.

1. Общие положения.

В данном разделе раскрывается цель программы, ее назначение, сфера и конфиденциальность применения.

2. Нормативно-правовые и другие документы, регламентирующие выполнение требований Программы.

В данном разделе приводится перечень действующих законодательных актов, федеральных и отраслевых руководящих документов Российской Федерации, в соответствии с требованиями которых разработана программа обеспечения авиационной безопасности авиапредприятия.

3. Организация обеспечения авиационной безопасности в авиапредприятии.

В данном разделе Программы описывается:

• деятельность авиапредприятия (статус, виды авиационных перевозок, типы эксплуатируемых воздушных судов, категории авиалиний, объемы пассажирских перевозок и т. д.), а также приводится перечень взаимодействующих организации и их ответственность за соблюдение мер авиационной безопасности на основе взаимных договоров (соглашений)

• приводится перечень полномочных органов Российской Федерации и их обязанности в обеспечении авиационной безопасности с указанием необходимых данных и каналов связи.

• указываются другие учреждения, ведомства и органы (иммиграционные службы, местные медицинские и почтовые органы, эксплуатанты и арендаторы авиапредприятия и др.), заинтересованные в обеспечении авиационной безопасности, их конкретные функции в обеспечении АБ, адреса, должностные лица и каналы связи.

• описываются необходимые вопросы по организации службы авиационной безопасности.

4. Координация действий, информационное обеспечение и связь. В данном разделе описывается:

• наличие, состав и деятельность аэропортовой комиссии по АБ, каналы связи с ее членами.

• порядок получения и распространения информации по вопросам АБ, в том числе со средствами массовой информации.

• установленная система (процедура) оповещения и связи.

5. Меры обеспечения безопасности авиапредприятия.

5.1. Обеспечение безопасности сооружений и наземных средств.

В данном разделе программы приводится подробное описание принятых мер обеспечения безопасности сооружений и наземных средств авиапредприятия, а именно:

• установление зон ограниченного доступа,

• организация охраны зон ограниченного доступа,

• принятие системы контроля доступа в зоны авиапредприятия лиц и транспортных средств, а также контроля за их перемещением внутри этих зон.

5.2. Обеспечение безопасности воздушных судов.

В данном разделе программы должны быть описаны принятые меры и процедуры защиты воздушных судов на земле, их досмотр и обеспечение безопасности пассажиров и членов экипажей воздушных судов в полете, а также установленная система контроля и ответственность соответствующих должностных лиц.

6. Осуществление контроля лиц и предметов, попадающих на борт воздушного судна, в целях безопасности.

В данном разделе программы приводится подробное описание принятой системы и технологии производства досмотра всех лиц и предметов, попадающих на борт воздушного судна, а именно:

• наличие, состояние и оснащенность пунктов досмотра;

• состав и квалификация персонала, осуществляющего досмотр, описание применяемой технологии производства досмотра пассажиров и ручной клади, досмотра членов экипажей ВС и авиаперсонала, мер в отношении пассажиров отдельных категорий, досмотра багажа, грузов, почты и бортовых запасов, мер разрешаемого провоза оружия и боеприпасов.

• принятый порядок допуска членов экипажей ВС и авиаперсонала в контролируемые зоны, систему выдачи пропусков.

• использование технических средств досмотра и контроля багажа, груза, почты и бортовых запасов;

• процедуры доставки досмотренного багажа, груза, почты, бортовых запасов на борт ВС; установленный порядок провоза оружия и боеприпасов, изъятых у пассажиров на период полета.

7. Применяемое оборудованиедля обеспечения АБавиапредприятия.

В данном разделе программы приводится описание применяемого оборудования (технических средств) для обеспечения авиационной безопасности авиапредприятия:

• использование инженерно-технических средств охраны;

• использование технических средств досмотра пассажиров, ручной клади, багажа, груза, почты и бортовых запасов, а также досмотра членов экипажа и наземного персонала;

• использование устройств для обнаружения взрывчатых веществ, служебных собак и других средств.

• эксплуатация и техническое обслуживание средств обеспечения авиационной безопасности.

8. Ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства (меры по урегулированию кризисных ситуаций).

В данном разделе программы приводится описание планов авиапредприятия на случай непредвиденных и чрезвычайных ситуаций, меры по урегулированию чрезвычайных ситуации, связанных с актами незаконного вмешательства (АНВ) и руководство действиями в этих ситуациях:

• действия и процедуры в случаях совершения АНВ;

• организация и деятельность оперативного штаба по урегулированию чрезвычайных ситуаций.

9. Обучение персонала авиапредприятия мерам авиационной безопасности. В данном разделе программы приводится описание принятой системы подготовки (обучения) персонала авиапредприятия мерам авиационной безопасности:

• наличие Программ обучения для различных категорий авиаперсонала мерам АБ;

• наличие ресурсов и учебной базы для обучения;

• принятая система отбора, обучения и переподготовки авиаперсонала.

10. Контроль и анализ мер авиационной безопасности авиапредприятия. В данном разделе программы приводится описание принятой системы контроля, анализа и оценки эффективности программы безопасности в целях установления правильности соблюдения условий и положений утвержденной программы, а также выявления уязвимости авиапредприятия по отношению к актам незаконного вмешательства и последующей корректировки программы для обеспечения её действенности и адекватности уровням угрозы.

11. Приложения к Программе.

В данный раздел Программы включаются все необходимые документы, подтверждающие принятые меры защиты авиапредприятия. Например:

Перечень нормативно-правовых и руководящих документов, регламентирующих выполнение требований Программы (источники нормативных положений);

Положение о службе авиационной безопасности авиапредприятия;

Схема организационной структуры органов, обеспечивающих авиационную безопасность авиапредприятия (аэропортовая комиссия, администрация и службы аэропорта, служба авиационной безопасности), с указанием подчиненности и взаимодействующих связей;

Положение об аэропортовой комиссии по авиационной безопасности, ее персональный состав и средства связи;

Карта аэропорта и прилегающей местности;

Схема территории аэропорта и расположенных на ней и вне ее объектов с указанием контролируемых зон (зон ограниченного доступа);

Схема организации охраны воздушных судов и объектов;

Планы авиапредприятия на случай чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

Программы обучения различных категорий персонала;

Другая документация и информация, необходимая для осуществления Программы авиационной безопасности.

С учетом специфики выполняемых задач и местных условий базирования программа обеспечения авиационной безопасности может дополняться и уточняться.

Программы обеспечения авиационной безопасности являются конфиденциальными документами с установленным уровнем конфиденциальности.

Программа авиационной безопасности доводится до всех должностных лиц, организаций и подразделений, принимающих участие в ее реализации. Для конкретных исполнителей руководителями подразделений и служб разрабатываются инструкции-памятки действий в различных ситуациях обстановки.

Тема 1.5 Структура Департамента АБ и СОП МТР и отдела авиационной безопасности МТУ ВТ МТР

1.5.1 Структура и функции Департамента АБ и СОП МТР

ДАБ И СОП является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата ГС ГА МТР. ДАБ И СОП во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти осуществляет реализацию государственной концепции в области АБ ГА, планирование и координацию мероприятий по защите деятельности ГА от АНВ и несет ответственность за уровень (состояние) АБ ГА.

ДАБ И СОП ГС ГА МТР является головным органом сертификации и лицензирования в ГА по АБ в части:

организации АБ в аэропорту и авиапредприятии ГА независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности;

развития технических средств и методов защиты деятельности ГА от АНВ;

разработки нормативно-правовых и руководящих документов по АБ;

профессиональной подготовки специалистов АБ и других категорий авиационных работников ГА по обеспечению мер АБ.

ДАБ И СОП ГС ГА МТР свою работу проводит в тесном взаимодействии с ФСБ, МВД, МО, ГТК, ФПС, МИД, ФАПСИ РФ и другими министерствами и ведомствами РФ.

Деятельность ДАБ И СОП ГС ГА МТР организует и направляет директор Департамента, который подчиняется 1-му заместителю Министра транспорта России.

1.5.2 Функции ДАБ И СОП

В соответствии с основными задачами и Положением ДАБ И СОП осуществляет следующие функции:

Государственный контроль в системе ГА России за выполнением требований, норм, правил и процедур по обеспечению АБ и защите деятельности ГА от актов незаконного вмешательства;

Разработка комплекса мер по обеспечению АБ ГА, а также предупреждению и пресечению АНВ в деятельность ГА;

Обеспечение совместно с администрацией Президента РФ, Федеральной службой охраны РФ, МИД, Государственной транспортной компанией «РОССИЯ» (ГТК «Россия») участие в организации и контроле литерных полетов ВС специального назначения с Президентом РФ, Председателем Правительства РФ, главами иностранных государств и правительств, а также полетов с правительственными делегациями, выполняемыми по распоряжениям Президента РФ или Председателя Правительства РФ;

Проведение инспекторских проверок деятельности САБ аэропортов и эксплуатантов ГА по вопросам обеспечения АБ. Проведение внезапных проверок готовности сил и средств аэропортов и эксплуатантов ГА к действиям по пресечению АНВ в их деятельность. Оказание помощи в работе аэропортовых комиссий по АБ и подготовка предложений по совершенствованию их деятельности. Участие в проведении комплексных проверок по оценке деятельности аэропортов и эксплуатантов ГА в части обеспечения требований норм, правил и процедур по АБ;

Участие в координации совместных действий с ФСБ, МВД, МО, службой внешней разведки РФ и другими Федеральными органами исполнительной власти РФ по вопросам обеспечения мер АБ, предупреждения и пресечения АНВ в деятельность ГА. Участие в проведении расследований ЧП, связанных с АНВ в деятельность ГА. Участие в подготовке и проведении практических операций, региональных учений и тренировок по плану операции «НАБАТ». Участие в работе оперативного штаба ГС ГА МТР при урегулировании кризисных ситуаций, связанных с АНВ в деятельность ГА. Подготовка предложений по совершенствованию деятельности оперативных штабов и взаимодействие между министерствами и ведомствами, задействованными в плане проведения операции «НАБАТ»;

Организация и осуществление сертификации и лицензирования аэропортов и эксплуатантов ГА в части выполнения мер по обеспечению АБ;

Оказание практической и методической помощи региональным управлениям ГС ГА МТР, аэропортам и эксплуатантам ГА в вопросах проведения мероприятий по повышению эффективности мер по АБ;

Контроль за организацией учета, хранения и использования оружия, боеприпасов и спецсредств в САБ аэропортов и эксплуатантов ГА;

Организация обучения, повышения квалификации руководящего состава и специалистов САБ, осуществление контроля за этим видом деятельности;

Подготовка докладов и материалов для проведения заседаний Межведомственной комиссии по АБ при Правительстве РФ, Коллегии ГС ГА МТР, а также совещаний по АБ;

Взаимодействие с международными организациями ГА по вопросам обеспечения АБ;

Организация и ведение делопроизводства, обеспечение сохранности документов, образующихся в результате деятельности по обеспечению АБ.

Сотрудники Департамента АБ ГС ГА МТР во время проведения инспекторских и комплексных проверок по оценке деятельности служб АБ аэропортов и эксплуатантов ГА имеют право:

Беспрепятственно посещать организации ГА для исполнения служебных обязанностей по вопросам АБ в соответствии с Руководством по пропускному и внутриобъектовому режиму;

Требовать и получать от соответствующих организаций ГА информацию, документы, сведения и материалы по вопросам обеспечения АБ;

Получать от руководителей организаций ГА и их структурных подразделений информацию о нарушениях мер АБ;

Участвовать в выполнении технических рейсов по открытию новых воздушных линий и аэродромов;

Вносить обязательные для исполнения предписания об устранении выявленных нарушений и недостатков в обеспечении АБ и устанавливать конкретные сроки представления информации о принимаемых мерах;

Вносить предложения о приостановлении действия свидетельства эксплуатанта, свидетельства о государственной регистрации и годности гражданских аэродромов к эксплуатации, действия сертификатов ГА при выявлении недостатков, угрожающих безопасности деятельности организаций ГА, до устранения этих недостатков, с уведомлением заинтересованных федеральных, региональных органов управления, владельцев ВС, а также органов, выдавших свидетельства, удостоверение и сертификаты.

Тема 1.6 Структура аэропорта (авиакомпании). Структура службы авиационной безопасности. Положение о службе авиационной безопасности. Требования, предъявляемые к сотрудникам службы авиационной безопасности

1.6.1 Деятельность, назначение, задачи и структура аэропорта

1.6.1.1 Основные термины и определения

Нельзя путать понятия «Аэродром», «Аэровокзал» и «Аэропорт».

Аэродром - это земельный или водный участок, специально оборудованный для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов. Аэродром может быть гражданского или военного назначения. В зависимости от оснащения аэродром может принимать определенные типы воздушных судов (самолетов или вертолетов).

Аэродромы гражданской авиации подразделяются:

• по видам поверхности - на аэродромы с искусственным покрытием, грунтовые, гидроаэродромы, снежные и ледовые;

• по характеру использования - на постоянные, временные, дневного и круглосуточного действия;

• по назначению - на трассовые, заводские, учебные и для выполнения авиационных работ;

• по расположению и использованию - на базовые, промежуточные, вылета, назначения и запасные;

• по высоте над уровнем моря и характеристике рельефа - на горные и равнинные;

• по допуску к эксплуатации по минимумам для посадки - на категорированные и некатегорированные.

Аэродром базовый - аэродром, предназначенный для базирования воздушных судов и имеющий для этой цели необходимые сооружения.

Аэродром временный - аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов в определенный период года и не имеющий стационарных сооружений и оборудования, но подлежащий учету в установленном порядке.

Аэродром горный - аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500м и более в радиусе 25км от контрольной точки аэродрома (КТА), а также аэродром, расположенный на высоте 1000м и более над уровнем моря

Аэродром запасной - указанный в плане полета, выбранный перед полетом или в полете аэродром (в том числе аэродром вылета), куда может следовать воздушное судно, если посадка на аэродроме назначения невозможна. В зависимости от длины ВПП и несущей способности покрытии аэродромы подразделяются на классы: А, Б, В, Г, Д и Е. Аэродромы со взлетно-посадочными полосами размерами менее чем аэродромы класса Е относятся к неклассифицированным аэродромам. Для эпизодических, сезонных полетов кроме аэродромов могут использоваться посадочные площадки, размеры которых обеспечивают безопасный взлет и посадку ВС соответствующего типа. Гражданские аэродромы, кроме временных аэродромов, аэродромов для обеспечения авиационных работ и посадочных площадок, подлежат регистрации в Государственном реестре с выдачей свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации

Аэровокзал - это здание или комплекс сооружений, предназначенный для обслуживания вылетающих и прилетающих авиапассажиров. Аэровокзал может располагаться в черте города или на территории аэродрома.

Аэропорт - это комплекс сооружений, предназначенный для приема, отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения, а также необходимое оборудование и персонал.

1.6.1.2 Другие необходимые определения

Под авиационным предприятием (авиапредприятием) понимается юридическое лицо, независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

До реорганизации отрасли гражданской авиации под авиапредприятием понимался отдельный аэропорт, отдельный летный отряд или объединенный авиаотряд, имеющий в своей структуре и аэропорт, и летный отряд.

После реорганизации отрасли в самостоятельные авиапредприятия стали формироваться отдельно аэропорты, отдельно летные отряды (появились понятия «авиакомпания» и «эксплуатант ВС»), службы управления воздушным движением (УВД) и радиотехнического обеспечения полетов (ЭРТОС) объединились в организацию «Росаэронавигация» и т. д.

В соответствии с Основными принципами разделения авиационного предприятия на самостоятельные авиакомпанию и аэропорт, утвержденными в 1994 году Государственным комитетом Российской Федерации по управлению государственным имуществом и Министерством транспорта Российской Федерации, разделение предприятий воздушного транспорта на аэропорт и авиакомпанию направлено на исключение монопольного положения авиакомпаний на рынке авиаперевозок, обеспечение условий для их конкуренции, повышение общей эффективности системы воздушного транспорта.

Под понятием «авиакомпания» подразумевается предприятие, осуществляющее только эксплуатацию воздушных судов с целью выполнения авиационных перевозок пассажиров, грузов, почты и авиационных работ, обслуживание пассажиров в полете на собственном и арендованном парке воздушных судов. Авиакомпания осуществляет продажу авиационных перевозок, работ и услуг, летную эксплуатацию, техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов и авиарейсов.

Под эксплуатантом (эксплуатантом воздушного судна или эксплуатантом гражданской авиации) понимается гражданин или юридическое лицо, имеющий сертификат (свидетельство) эксплуатанта и имеющий воздушное судно (ВС) на праве собственности (на условиях аренды или на ином законном основании) и использующий указанное ВС для полетов.

Аэропорт является предприятием, осуществляющим прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты, обслуживание полетов ВС и имеющим для этих целей необходимые наземные объекты, сооружения, оборудование и подготовленный персонал.

Аэропорт обеспечивает прием и выпуск ВС, осуществляет техническое и коммерческое обслуживание ВС, эксплуатацию аэродрома, аэровокзала, средств хранения и заправки горюче-смазочных материалов (ГСМ), эксплуатацию средств обеспечения технологических процессов в зоне аэропорта теплом, электроэнергией, транспортом и связью.

Структура аэропорта формируется в зависимости от его оснащенности, планируемых функций и объемов выполняемых работ. В зависимости от этого в структуре аэропорта могут быть созданы следующие его структурные подразделения (службы, отделы и т. д.):

• служба управления воздушным движением (УВД);

• служба (база) радиотехнического обеспечения полетов и деятельности аэропорта (база ЭРТОС);

• авиационно-техническая база (АТБ);

• служба электро- и светотехнического обеспечения полетов и деятельности аэропорта (служба ЭСТОП);

• служба авиационной безопасности (включая подразделение ВОХР);

• служба организации пассажирских перевозок (СОПП);

• служба горюче-смазочных материалов (служба ГСМ);

• аэродромная служба;

• служба спецавтотранспорта;

• отдел эксплуатации наземных сооружений (ОНС);

• другие службы и отделы для обеспечения деятельности аэропорта.

Каждая служба (отдел) укомплектовывается подготовленными специалистами для выполнения определенных задач и функции.

1.6.1.3 Организация движения

Территория и объекты аэропорта, в зависимости от назначения и выполняемых на ней операций подразделяется на различные зоны:

Зона выполнения полетных операций / Взлетно-посадочные полосы (ВПП) и рулежные дорожки (РД) - определенная часть территории аэродрома (специально подготовленная и оборудованная), предназначенная и используемая для взлета, посадки и руления воздушных судов. Взлетно-посадочные полосы могут быть основными, запасными, оборудованными и необорудованными различными техническими системами посадки воздушных судов.

Летное поле аэродрома - часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения.

Место стоянки воздушного судна - часть перрона или специально подготовленная площадка на летном поле аэродрома, предназначенная для стоянки воздушного судна с целью его обслуживания;

Зона технического обслуживания воздушных судов - участок территории аэродрома с расположенными на нем средствами и оборудованием, предусмотренным для технического обслуживания воздушных судов. Сюда относятся перроны, ангары, здания и мастерские, места стоянки наземных транспортных, средств и связанные с ними дороги.

Перрон - часть летного поля аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, а также других видов обслуживания (заправки, стоянки, технического обслуживания и т. д.);

• Участки территории аэродрома, предназначенные для размещения объектов радио-, светотехнического обеспечения полетов и деятельности аэропорта;

• Участки территории аэродрома, предназначенные для размещения производственных помещений и средств различных служб аэропорта;

• Участок территории аэродрома с расположенным на нем зданием аэровокзала с привокзальной площадью.

Зоны аэропорта в соответствии с требованиями нормативных документов имеют определенную маркировку, способствующую упорядоченному движению в зонах воздушных судов, транспортных средств и авиаперсонала.

Движение воздушных судов, транспортных средств и лиц в различных зонах аэропорта устанавливается определенными правилами и нормативными документами (Наставлением по аэродромной службе, Наставлением по производству полетов и т. д.). Все действия в зонах аэропорта (особенно в зоне выполнения полетных операций) подлежат контролю и осуществляются с разрешения определенных диспетчерских пунктов и должностных лиц.

В целях обеспечения деятельности аэропорта и исключения влияния на, нее действий посторонних лиц, часть территории аэродрома имеет по всему периметру ограждение, доступ в которую контролируется.

В целях обеспечения авиационной безопасности внутри огражденной части аэродрома организуются зоны ограниченного доступа (контролируемые зоны), в которых контролируется перемещение всех лиц и транспортных средств.

Зоны ограниченного доступа организуются таким образом, чтобы там могли производиться только санкционированные действия.

Контролируемые зоны аэропорта оборудуются ограждениями с обозначенными указателями, системой охраны и контроля за доступом в них всех лиц и транспортных средств, имеющих на это разрешение. Несанкционированный выход на летное поле (в контролируемую зону) лиц и транспортных средств должен быть предотвращен.

Все лица, имеющие право доступа в различные зоны аэропорта, проходят предварительную спецпроверку (досмотр).

Право выхода и нахождения в контролируемой зоне дает пропуск (идентификационный знак), который должен носиться всеми, кому это разрешено, на видном месте одежды в течение всего времени нахождения в контролируемых зонах. Наличие пропуска (идентификационного знака), проверяется в контрольно-пропускных пунктах при входе в контролируемую зону.

Находящиеся на земле воздушные суда являются центрами рабочей активности и требуют принятия соответствующих мер безопасности, исключающих несанкционированный к ним доступ.

Места стоянок самолетов оборудуются средствами охраны и контроля. Воздушные суда оборудуются средствами предотвращения и выявления несанкционированного к ним доступа. При подозрении о возможности такого доступа ВС подлежит досмотру.

На стоянки и в воздушные суда допускается только установленный круг лиц.

Доступ к местам стоянок ВС разрешается только той категории авиаперсонала, который имеет отношение к обслуживанию данного ВС и имеет знаки отличия, подтверждающие эти право. Контроль осуществляется сотрудниками службы АБ.

Пассажиры, находящиеся на стоянке ВС в ожидании посадки, должны быть под наблюдением сотрудников службы АБ.

Все места, откуда может хорошо просматриваться летное поле (места стоянок самолетов), должны быть соответствующим образом защищены и контролироваться службой авиационной безопасности.

Сотрудники службы авиационной безопасности, оснащенные мобильными средствами передвижения, связи и оружием, осуществляют патрулировании аэропорта с целью пресечения случаев несанкционированного доступа посторонних лиц в контролируемые зоны.

Персонал аэропорта и других авиапредприятий, расположенных на его территории, должен быть осведомлен о необходимости поддержания эффективной и постоянной системы безопасности на местах стоянок и на территории аэропорта в целом. Посторонние лица, находящиеся в зонах ограниченного доступа, должны задерживаться с сообщением в службу АБ или отдел милиции аэропорта.

Въезд на территорию контролируемых зон аэропорта транспортных средств всех видов и назначений должен производиться только по специальным пропускам, имеющим различные сроки действия.

Движение всех типов транспортных средств в контролируемых зонах аэропорта определяется утвержденным документом и должно быть только по установленным маршрутам и с установленной скоростью.

Водители транспортных средств при работе в контролируемых зонах аэропорта обязаны иметь при себе и предъявлять по требованию установленного круга должностных лиц документ на право вождения транспортных средств по аэродрому и обслуживанию ВС.

Выезд транспортных средств на ВПП и рулежные дорожки во всех случаях осуществляется только по разрешению руководителя полетов (РП) и в сопровождении ответственного лица за проведение работ, имеющего двустороннюю р/связь с диспетчером службы управления воздушным движением (УВД).

Руководство маневрированием транспортных средств у воздушных судов осуществляет установленный круг должностных лиц, имеющих на это документированное право.

1.6.1.4 Обслуживание воздушного движения

Интенсивное воздушное движение немыслимо без определенных правил по его управлению. Существуют международные и национальные правила управления воздушным движением (УВД), постоянно совершенствующиеся в направлении создания глобальной системы организации воздушного движения.

Организация воздушного движения (ОВД) - это система правил и процедур, одним из элементов которой является управление воздушным движением, осуществляемое службами УВД, специально подготовленными для этого сотрудниками.

Управление воздушным движением (УВД) организуется в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации, нормативно-руководящих документов в этой области, Наставления по производству полетов в ГА (НПП ГА-85) и инструкций по производству полетов в районах аэродромов (аэроузлов).

Управление воздушным движением в гражданской авиации осуществляется центрами ЕС УВД, органами службы движения и включает:

• планирование и координирование воздушного движения;

• непосредственное УВД;

• контроль за соблюдением экипажами воздушных судов порядка использования воздушного пространства.

Главными задачами УВД являются:

• обеспечение безопасности полетов при выполнении экипажами ВС задании на полет;

• обеспечение регулярности и экономичности полетов при эффективном использовании воздушного пространства

Каждое воздушное судно с момента запуска двигателей и до момента их выключения в конечном пункте установленного маршрута находится в системе УВД (под наблюдением и постоянной связью).

Обеспечение авиационной безопасности воздушного судна в полете осуществляется тесным взаимодействием служб АБ и УВД, механизм которого должен постоянно совершенствоваться в целях достижения требуемого уровня безопасности.

1.6.1.5 Вопросы взаимодействия служб АБ и УВД

• опознавание и контроль за движением воздушного судна в целях обеспечения авиационной безопасности;

• обеспечение благоприятных условий полета воздушному судну, подвергнувшемуся акту незаконного вмешательства;

• обмен необходимой информацией между экипажем ВС и наземным органом УВД в целях обеспечения авиационной безопасности,

• руководство воздушным движением при возникновении чрезвычайной ситуации, связанной с актами незаконного вмешательства.

1.6.1.6 Виды связи, используемые для обеспечения авиационной безопасности

Одной из задач обеспечения авиационной безопасности является предупреждение (принятие превентивных мер) случаев возникновения чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, или их пресечение по возможности на ранних стадиях развития. Успешное решение этой задачи зависит от оперативной передачи необходимой информации по надежным каналам связи.

В целях обеспечения оперативности и эффективности принимаемых мер по авиационной безопасности в деятельности службы АБ используются различные виды и средства связи:

• ведомственная и городская телефонная сеть;

• внутренняя производственная громкоговорящая связь (ГГС), система производственной радиосвязи;

• система внутрислужебной радиосвязи;

• система междугородней телефонной, телеграфной и факсимильной связи;

• другие средства связи, способствующие оперативной передаче необходимой информации.

В разрабатываемых каждым аэропортом мерах авиационной безопасности предусматривается использование для этих целей имеющихся основных и резервных каналов связи обмена информацией.

Различная по степени оперативности и важности информация (в том числе закрытая) передается по различным каналам связи, заранее организуемым между органами и ведомствами, ответственными за обеспечение авиационной безопасности

При возникновении акта незаконного вмешательства немедленно информируются заинтересованные в обеспечении авиационной безопасности должностные лица и компетентные органы по отработанной практикой в каждом аэропорту конкретной схеме оповещения.

1.6.2 Положение о службе авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия). Структура службы авиационной безопасности

Организация работы службы авиационной безопасности, ее оснащение.

В соответствии с Положением о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, приказа Министра транспорта РФ от 14.04.94г. № 19, требованиями Федерального Закона «Воздушный кодекс Российской Федерации» авиационная безопасность обеспечивается создаваемыми в авиапредприятиях службами авиационной безопасности, а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Служба авиационной безопасности создается для осуществления мер и координации работ по обеспечению авиационной безопасности, обеспечивает выполнение требований Норм, правил и процедур по авиационной безопасности по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и подчиняется непосредственно руководителю администрации авиапредприятия.

Служба авиационной безопасности авиапредприятия в своей деятельности руководствуется законодательством РФ, Положением о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, ФАП и Типовым положением о службе авиационной безопасности аэропорта, введенным приказом Министра транспорта РФ от 17. 10. 94 № 76.

Типовое положение о службе авиационной безопасности аэропорта. (Утверждено и введено в действие приказом Министра транспорта РФ от 17.10.94г. № 76)

1. Общие положения.

1.1. Служба авиационной безопасности (САБ) создается и действует в соответствии с Положением о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 1994г. № 897 и приказом Министра транспорта Российской Федерации от 14 апреля 1994г. № 19.

1.2 Служба авиационной безопасности является самостоятельным структурным подразделением аэропорта и осуществляет в аэропорту комплекс мероприятий по обеспечению безопасности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность, а также усиливает (дополнительно) меры безопасности в период повышения угрозы воздушному транспорту или чрезвычайных обстоятельств.

1.3. Служба авиационной безопасности в своей деятельности руководствуется действующим законодательством Российской Федерации, Воздушным кодексом Российской Федерации, Нормами, правилами и процедурами по авиационной безопасности, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 30. 07 94г. № 897, стандартами и рекомендациями ИКАО и другими нормативными документами по вопросам авиационной безопасности, а также настоящим Типовым положением.

1.4. Служба авиационной безопасности взаимодействует с другими структурными подразделениями аэропорта, организациями и эксплуатантами воздушных судов, а также с территориальными органами Федеральной службы безопасности (ФСБ России), Министерства внутренних дел (МВД России) и исполнительной власти при решении вопросов, отнесенных к ее компетенции.

1.5. Служба авиационной безопасности разрабатывает программу авиационной безопасности и осуществляет ее реализацию.

1.6. Служба авиационной безопасности аэропорта обеспечивает выполнение требований Норм, правил и процедур по авиационной безопасности и подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта.

1.7. Сотрудники службы авиационной безопасности обязаны принимать все возможные меры, предусмотренные Российским законодательством, для предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а при необходимости лиц, нарушающих Нормы, правила и процедуры авиационной безопасности, задерживать в установленном порядке.

1.8. Ответственность за организацию, состояние и обеспечение авиационной безопасности в авиационном предприятии, аэропорту, осуществление мероприятий, обеспечивающих выполнение задач, возложенных на службу авиационной безопасности, несет руководитель службы авиационной безопасности.

Администрация авиационного предприятия, аэропорта осуществляет материально-техническое обеспечение и финансирование мероприятий по авиационной безопасности.

1.9. Работники службы авиационной безопасности аэропорта обязаны иметь отличительные нарукавные знаки установленного образца. Образец нарукавного знака разрабатывается и утверждается федеральной авиационной службой России.

2. Задачи и функции службы авиационной безопасности.

2.1. Служба авиационной безопасности аэропорта обязана обеспечить защиту деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в соответствии с Нормами, правилами и процедурами по авиационной безопасности. При этом основными задачами службы авиационной безопасности аэропорта являются:

• предотвращение и пресечение (совместно с органами ФСБ России и МВД России) попыток захвата (угона) воздушных судов,

• осуществление в установленном порядке досмотра членов экипажей, обслуживающего персонала, авиапассажиров, ручной клади и багажа, почты, грузов и бортовых запасов (бортпитания) в целях предотвращения доставки на борт воздушного судна оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других веществ, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства;

• обеспечение охраны территории аэропорта и расположенных на ней объектов, включая авиационную технику, зоны рабочих секторов курсовых и глиссадных радиомаяков, объектов управления воздушным движением, радио и светотехнического оборудования аэродромов, складов горюче-смазочных материалов, коммерческих складов;

• организация контролируемых зон в аэропортах и обеспечение пропускного режима;

• разработка программ и организация обучения членов экипажей воздушных судов, сотрудников подразделений и служб эксплуатантов воздушных судов и других организаций, расположенных на территории аэропорта, мерам по обеспечению авиационной безопасности:

• осуществление надзора за соблюдением Норм, правил и процедур по авиационной безопасности эксплуатантами воздушных судов и организациями, базирующимися на территории аэропорта или пользующимися его услугами;

• предоставление эксплуатантам воздушных судов дополнительных услуг по авиационной безопасности (охрана ВС, дополнительный досмотр ВС и др.) на договорных условиях.

2.2. Служба авиационной безопасности аэропорта в соответствии с возложенными на нее задачами:

• разрабатывает и осуществляет меры по обеспечению безопасности воздушных судов, пассажиров и сохранности ручной клади, багажа, почты, грузов и бортпитания;

• разрабатывает и осуществляет меры противодействия актам незаконного вмешательства в отношении воздушных судов и объектов аэропорта. В целях оперативного принятия мер организует постоянное сменное дежурство в аэропорту своих сотрудников;

• осуществляет предполетный досмотр воздушного судна с целью выявления оружия, взрывных устройств, взрывчатых и других веществ и предметов, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства;

• принимает дополнительные меры авиационной безопасности в аэропорту в периоды повышенной угрозы или в чрезвычайных обстоятельствах;

• совместно с правоохранительными органами участвует в мероприятиях по установлению лиц - авторов анонимных угроз в адрес аэропорта и эксплуатантов воздушных судов;

• организует взаимодействие с органами МВД России при проведении мероприятий на территории аэропорта (аэровокзала, перронов и аэродрома) с целью выявления и задержания лиц, представляющих угрозу для воздушного транспорта, а также в случаях обнаружения на территории аэропорта оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых веществ и других опасных веществ и предметов, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства;

• с учетом местных условий разрабатывает и осуществляет технологию проведения досмотра членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, груза и бортпитания;

• учитывает оружие, боеприпасы, взрывные устройства, взрывчатые, отравляющие, легковоспламеняющиеся вещества и другие предметы, запрещенные к провозу на воздушном транспорте, изъятые в процессе досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа или обнаруженные на территории аэропорта;

• организует внедрение и практическое использование технических средств досмотра (ТСД) пассажиров, их ручной клади, багажа, почты, грузов и бортпитания, а также инженерно-технических средств охраны авиационной техники (ИТСО), аэродрома, объектов аэропорта;

• осуществляет пропускной режим в контролируемой зоне аэропорта, выявляя и задерживая нарушителей, принимает в отношении этих лиц меры административного воздействия или передает их в правоохранительные органы,

• анализирует состояние обеспечения авиационной безопасности аэропорта.

2.3. Для обеспечения выполнения своих функциональных обязанностей служба авиационной безопасности использует возможности подразделений военизированной охраны (ВОХР), которые вооружаются служебным оружием. Порядок приобретения, хранения, учета и применения оружия осуществляется в соответствии с Законом Российской Федерации «Об оружии» и приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 30. 12. 93г. № 609. Подразделения военизированной охраны находятся в оперативном подчинении начальника службы авиационной безопасности аэропорта.

2.4. Служба авиационной безопасности аэропорта имеет право:

• требовать от структурных подразделений аэропорта, эксплуатантов воздушных судов и других организаций, базирующихся на территории аэропорта или пользующихся ею услугами, выполнения норм, правил и процедур по авиационной безопасности;

• делать представления руководителю администрации аэропорта о наложении штрафных санкций, а при необходимости о приостановке (аннулировании) лицензий (разрешений) на проведение полетов для эксплуатантов воздушных судов, расположенных в аэропорту или пользующихся его услугами, при невыполнении или нарушении мер авиационной безопасности;

• требовать от структурных подразделений аэропорта, эксплуатантов воздушных судов и других организаций, расположенных на территории аэропорта или пользующихся его услугами, обязательного выполнения предписаний по устранению недостатков и нарушений мер авиационной безопасности;

• производить в установленном порядке досмотр пассажиров с дипломатическим статусом и обладающих дипломатическими полномочиями, фельдъегерей, сопровождающих официальную корреспонденцию, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации;

• не допускать к полету пассажиров всех категорий, отказывающихся от предполетного досмотра;

• беспрепятственного доступа на все объекты и в помещения служб аэропорта, использования любых аэродромных транспортных средств с водителем при необходимости преследования и задержания нарушителей мер авиационной безопасности;

• изымать в установленном порядке с составлением акта оружие, боеприпасы, взрывчатые, легковоспламеняющиеся и другие опасные вещества и предметы, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства в соответствии с действующим уголовным, уголовно-процессуальным законодательством Российской Федерации, законом Российской Федерации «О милиции».

2.5 Уполномоченным сотрудникам служб авиационной безопасности предоставляется право проверки состава экипажа и осуществление контроля загрузки воздушных судов, включая осмотр пассажирских салонов, кабины пилотов, грузовых, бытовых, технических отсеков и документов данного рейса.

3. Структура и состав службы авиационной безопасности аэропорта.

3.1. Положение о службе авиационной безопасности аэропорта, а также структура и штатное расписание службы авиационной безопасности утверждается руководителем аэропорта (авиапредприятия).

3.2. Должностные инструкции работников службы авиационной безопасности утверждаются начальником службы авиационной безопасности.

3.3. Численность сотрудников службы авиационной безопасности определяется руководителем аэропорта, исходя из объема и характера выполняемых задач, с учетом классности аэропорта, количества пунктов досмотра, постов и их дислокации.

3.4. Комплектование службы авиационной безопасности личным составом производится по трудовому договору (контракту) на срок по соглашению сторон из числа граждан Российской Федерации, преимущественно лиц мужского пола, прошедших службу в Вооруженных Силах Российской Федерации, органах ФСБ, МВД и ФПС России и годных по состоянию здоровья к работе в САБ. Эти лица проходят испытательный срок до 3-х месяцев в целях проверки соответствия их профессиональной пригодности.

3.5. При приеме на работу в САБ все лица проходят установленным порядком медицинское освидетельствование для определения годности к исполнению служебных обязанностей. Кандидаты, принимаемые на должности, связанные с применением огнестрельного оружия, кроме того, проходят проверки в органах внутренних дел.

3.6 Сотрудники САБ проходят обязательную специальную подготовку по учебным планам и программам.

3.7. Возмещение вреда, причиненного работникам службы авиационной безопасности увечьем, профессиональным заболеванием, либо иным повреждением здоровья, связанным с исполнением ими трудовых обязанностей, регулируется Гражданским кодексом Российской Федерации и Постановлением ВС РФ от 24. 12. 92г. №4214-1.

4. Руководство службой авиационной безопасности аэропорта.

4.1. Службой авиационной безопасности аэропорта руководит начальник службы АБ, который подчиняется заместителю руководителя аэропорта по авиационной безопасности, а при отсутствии такой должности - непосредственно руководителю аэропорта.

4.2. Начальник службы авиационной безопасности назначается на должность и освобождается от должности руководителем аэропорта по согласованию с территориальными органами ГСГА России.

4.3. Начальник службы АБ аэропорта несет персональную ответственность за состояние авиационной безопасности аэропорта и выполнение функциональных задач и мероприятий службой АБ в полном объеме настоящего Положения.

5. Материально-техническое и финансовое обеспечение службы авиационной безопасности аэропорта.

5.1. Администрация аэропорта обязана создать службе авиационной безопасности необходимые условия для выполнения возложенных на нее задач по обеспечению авиационной безопасности аэропорта и охраны труда. В этих целях должно быть предусмотрено:

• наличие в зданиях аэропортов (аэровокзалов) оборудованных и оснащенных техническими средствами специальных зон контроля для проведения досмотра ручной клади, багажа и личного досмотра пассажиров, исключающих возможность контакта прошедших досмотр с лицами, не имеющими отношения к обслуживанию конкретных рейсов;

• наличие на грузовых складах и комплексах оборудованных зон для проведения досмотра груза, почты и бортпитания;

• наличие на территории аэропорта оборудованных мест стоянок для специального обследования воздушных судов при чрезвычайных обстоятельствах;

• наличие ограждений и инженерно-технических средств охраны периметров, объектов, контрольно-пропускных пунктов аэродрома;

• наличие условий для надежного хранения оружия и боеприпасов, исключающих возможность их хищения и утраты;

• наличие необходимой материально-технической базы для подготовки и повышения квалификации сотрудников службы авиационной безопасности, летного состава и работников других служб аэропорта по вопросам авиационной безопасности.

5.2. Администрация аэропорта осуществляет материально-техническое и финансовое обеспечение службы авиационной безопасности аэропорта.

Служба авиационной безопасности должна быть обеспечена:

• служебными и складскими помещениями, а также оборудованием и мебелью для них;

• автотранспортом для обеспечения деятельности службы авиационной безопасности;

• средствами радио и телефонной связи;

• предметами форменной и специальной одежды гражданской авиации и другими материальными средствами.

Примерный вариант структурной схемы службы АБ аэропорта.

В зависимости от статуса и класса аэропорта, выполняемого им объема перевозок, структура службы авиационной безопасности может быть различной, но в ее составе в большинстве случаев имеются следующие структурные подразделения (группы, отделы):

Руководство САБ - начальник службы АБ;

Координация работы подразделений САБ - сменный руководитель САБ;

Группа обеспечения мер безопасности при обработке потоков пассажиров и грузов.

Отделения группы:

• отделение досмотра пассажиров, ручной клади и багажа;

• отделение контроля за пассажиропотоком на перроне.

Группа обеспечения мер безопасности в аэропорту.

Отделения группы:

• отделение осуществления пропускного и внутриобъектового режима;

• отделение несения патрульной службы по периметру аэродрома;

• отделение охраны жизненно важных объектов и въездных (выездных) ворот.

Группа обеспечения мер безопасности воздушных судов.

Отделения группы:

• отделение охраны ВС;

• отделение специального осмотра ВС;

• отделение контроля обеспечения мер АБ на борту ВС.

Группа организации мер противодействия актам незаконного вмешательства.

Отделения группы:

• отделение обучения и подготовки персонала по АБ;

• отделение разработки планов «Набат» и обеспечения работы оперативного штаба;

• отделение координации взаимодействия и организации учении и практических занятий.

Требования к сотрудникам службы авиационной безопасности.

Специфика работы по обеспечению авиационной безопасности и использование для этого высокотехнологичного оборудования предъявляют к сотрудникам служб АБ особые требования.

Хорошо подготовленный и высококвалифицированный персонал служб АБ - ключ к успеху в обеспечении авиационной безопасности на требуемом уровне.

В связи с этим вопросам отбора, приема на работу и подготовке сотрудников САБ должно уделяться постоянное и серьезное внимание на всех уровнях.

Критерии подбора персонала служб авиационной безопасности.

Индивидуальные критерии отбора персонала САБ в большинстве государств носят различный характер. Тем не менее, в большинстве ведущих стран мира подбор персонала служб авиационной безопасности осуществляется по общепринятой практике.

Эта практика устанавливает процедуры для руководства аэропортов (авиапредприятий), которые требуется соблюдать при принятии решения о приеме кандидата на работу в службу авиационной безопасности.

Прием на работу.

При принятии решения о приеме на работу сотрудником САБ аэропортам и авиакомпаниям рекомендуется применять ниже указанные процедуры проверки сотрудника или кандидата, которые должны проводиться независимо от характера предыдущей работы кандидата, даже если он проходил службу в вооруженных силахили работал в другом аэропорту (авиапредприятии).

Каждый аэропорт (авиапредприятии) при приеме на работу сотрудников служб АБ должен удостовериться, что все сотрудники САБ прошли проверку послужного списка согласно местным и государственным требованиям к сотрудникам безопасности за предшествующие 10 лет и тщательную проверку личного дела за предшествующие 5 лет до приема на работу в САБ, при этом:

1. Проверка не выявила судимости (административных правонарушений) за предшествующие 10 лет за любое из ниже перечисленных преступлений:

• Различные виды судимостей (отбывание срока, условно и т. д.);

• Подделка различных документов, мошенничество, вымогательство, соучастие;

• Хулиганство, нарушение общественного правопорядка, нарушение правил воздушных перевозок;

• Случаи привлечения к административной ответственности (за хранение, ношение и использование оружия, передачу ложной информации, незаконное проникновение в охранные зоны и т. д.);

2. Проверяемое лицо должно объяснить причины перерывов в работе (более 12 месяцев) за предшествующие 10 лет, а также вышеуказанных правонарушений (если таковые имеются);

3. Принимаемое на работу в САБ лицо имеет среднее образование, плюс 3 года работы в правоохранительных органах, экономической безопасности или контроллером, или сочетание образования и опыта работы, которого, по мнению работодателя, достаточно для выполнения служебных обязанностей в САБ;

4. Принимаемое на работу в САБ лицо умеет говорить, читать и писать по-русски достаточно хорошо для того, чтобы:

а) выполнять устные и письменные инструкции, касающиеся выполнения порученных обязанностей,

б) читать надписи на русском языке на удостоверениях личности, документах, авиабилетах и ярлыках на предметах, обычно встречающихся в практике обеспечения АБ,

в) понимать вопросы, отвечать на них и давать инструкции на русском языке лицам, находящимся на территории аэропорта,

г) заносить информацию об инцидентах и журнальные записи в документацию по авиационной безопасности на русском языке.

5. Принимаемое на работу в САБ лицо имеет физические способности и возможности выполнять порученные функциональные обязанности. Помимо указанных способностей кандидаты в сотрудники групп досмотра должны иметь способность различать цвета, достаточно хорошее зрение и слух, координацию движений, а также моторные навыки, соответствующие следующим стандартам:

а) сотрудники групп досмотра должны быть в состоянии понимать и исполнять инструкции на русском языке, касающиеся правильного исполнения своих обязанностей по досмотру.

б) сотрудники групп досмотра должны быть в состоянии давать устные указания на русском языке, касающиеся процесса досмотра лицам, проходящим досмотр.

в) сотрудники групп досмотра должны уметь различать на рентгеновском мониторе соответствующие формы оружия, боеприпасов и запрещенных к перевозке предметов и веществ. Если рентгеновское оборудование дает цветное изображение, сотрудник группы досмотра должен различать все цвета и знать, что обозначает каждый цвет;

г) сотрудники групп досмотра в процессе работы должны быть в состоянии слышать и быстро реагировать на человеческую речь и звуковые сигналы, подаваемые оборудованием пункта досмотра;

д) сотрудники групп досмотра, осуществляющие ручную проверку багажа и ручной клади, должны уметь эффективно просматривать и обращаться с предметами багажа и ручной клади;

е) сотрудники групп досмотра, осуществляющие личный досмотр "похлопыванием" или с помощью ручного металлоискателя должны уметь обращаться со своим оборудованием при обыске различных участков тела человека,

ж) сотрудники групп досмотра, производящие личный досмотр должны иметь возможность дотянуться до всех частей стоящего взрослого человека одной рукой или ручным металлоискателем в ней.

Для осуществления специальных функций досмотра должны использоваться только те работники, которые имеют способности для такой работы.

Все решения о пригодности кандидата к выполнению функций по авиационной безопасности должны приниматься старшим должностным лицом аэропорта (авиапредприятия). При принятии этого решения должностное лицо должно принять во внимание информацию, полученную во время проверок, а также учесть те периоды времени, за которые не удалось получить полную информацию.

Принимаемое на работу в САБ лицо успешно прошло начальную, последующую и при необходимости специальную подготовку, в соответствии с требованиями программы обеспечения безопасности аэропорта (авиапредприятия).

Подготовка сотрудников групп досмотра.

Каждый аэропорт (авиапредприятие) при приеме на работу сотрудников служб АБ особое внимание должен уделить подготовке сотрудников групп досмотра. Каждый сотрудник группы досмотра должен пройти начальное обучение по эффективному и безопасному использованию технических средств досмотра, навыкам и особенностям процедур досмотра.

Первоначальное обучение.

Для осуществления функций досмотра требующих принятия самостоятельных решений к работе должны допускаться сотрудники, если они:

а) были ознакомлены с перечнем предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом и способами их выявления техническими средствами досмотра, установленными на данном пункте досмотра.

б) просмотрели аудиовизуальные программы, определенные для первоначального обучения.

в) выявили все тестовые объекты в рабочих условиях.

г) изучили курс обучения в классе не менее 12 часов и комбинированного обучения теории и практики на рабочем месте не менее 40 часов.

Периодическое обучение.

Весь персонал групп досмотра должен проходить периодическое обучение не менее 1 раза в год, которое должно включать:

а) общее ознакомление и дискуссию по материалам утвержденных тем.

б) просмотр аудиовизуальных программ, предназначенных для периодического обучения.

Подготовка на рабочем месте.

Аэропорт (авиапредприятие) должен иметь официальную программу подготовки сотрудников групп досмотра на рабочем месте. Программа должна быть направлена на следующее:

а) все вновь принятые сотрудники групп досмотра первоначально приступают к работе под постоянным наблюдением более опытных сотрудников. Во время первоначального периода, перед допуском к самостоятельной работе (самостоятельному приему решений в процессе досмотра) аэропорт должен протестировать новичка согласно установленным процедурам и при положительном результате сертифицировать его,

б) руководящий состав САБ путем регулярных проверок и повышенного внимания к новичкам (обеспечением их инструкциями, пособиями и практическими руководствами) должен удостовериться в их необходимой квалификации. Выявленные недостатки или важные наблюдения заносятся в записи об обучении сотрудников.

Аэропорт (авиапредприятие) не должен использовать на работе в пункте досмотра лиц, получивших неудовлетворительную оценку при проверке их подготовленности к данной работе, до тех пор, пока данные лица не пройдут дополнительное обучение, предусмотренное программой обеспечения безопасности.

Аэропорт (авиапредприятие) должен обеспечить ежегодную проверку (аттестацию или тестирование) каждого из своих сотрудников группы досмотра, фиксирование результатов этих проверок и представление результатов проверок для инспекции ГСГА России до 3-х месяцев после увольнения сотрудника.

Аэропорт (авиапредприятие) может продолжать использовать своих работников группы досмотра на их рабочих местах, только убедившись после проверки, что:

1) со времени последний проверки физические способности данного лица, необходимые для выполнения им своих обязанностей, не ухудшились;

2) за прошедший год данное лицо не имело нареканий в работе, и внимательно относилось к своим обязанностям;

3) данное лицо имеет все необходимые навыки для вежливого, бдительного и эффективного осуществления досмотра.

Записи.

Во всех случаях аэропорт (авиапредприятие) на каждого принятого на работу сотрудника САБ должен вести соответствующие записи, в которых указано:

а) что процесс проверки был проведен как положено (в установленном порядке),

б) результаты проверок с заключениями по каждому периоду деятельности кандидата, включая периоды, на которые не удалось собрать данные;

в) кто принял решение о соответствии кандидата и приеме его сотрудником САБ.

Общие требования к сотруднику САБ.

Специалист авиационной безопасности Должен знать:

• основы ГА, структуру, деятельность и взаимодействие структурных подразделений конкретного аэропорта (авиапредприятия), схему организации и использования различных средств связи в обеспечении АБ;

• информацию о воздушном терроризме, формы и методы борьбы с ним;

• Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО по АБ;

• основы нормативной правовой базы функционирования АБ в ГА РФ;

• требования нормативных документов ГСГА России по АБ, программу обеспечения безопасности аэропорта (авиапредприятия), действующие в аэропорту (авиакомпании) правила и процедуры обеспечения АБ;

• структуру и организацию обеспечения АБ в ГА РФ и в конкретном аэропорту (авиапредприятии);

• структуру, деятельность и взаимодействие структурных подразделений САБ;

• действия сотрудников САБ при поступлении информации об угрозе взрыва или чрезвычайного происшествия (порядок действии в чрезвычайных обстоятельствах, взаимодействие с правоохранительными органами),

• диверсионные устройства и методы их обнаружения:

• опасные предметы и их внешние отличительные признаки, распознавание опасных предметов;

• действия при обнаружении опасных предметов,

• технические средства выявления и локализации опасных предметов, свои функциональные обязанности на вверенном участке обеспечения АБ

Должен уметь:

• применять государственные нормы и нормативы, законы и подзаконные акты, стандарты и руководства, регламентирующие обеспечение АБ, работу САБ;

• определять местоположение всех основных зданий и служб, выделять и описывать характерные особенности аэропорта (определять границу между контролируемой и неконтролируемой зонами, установленные правила передвижения в зонах и т. д.).

• осуществлять контроль мер АБ в аэропорту (авиакомпании);

• осуществлять досмотр помещении и ВС в обычных и чрезвычайных ситуациях, выявлять ВУ, ВВ и другие опасные предметы и вещества, грамотно действовать при обнаружении опасных предметов и веществ, особенно в обращении с выявленными ВУ и ВВ;

• обнаруживать подозрительную деятельность, правильно оценивать ситуацию (обстановку) и предпринимать необходимые меры пресечения в случае возникновения угрозы безопасности ВС, зданиям, средствам и службам аэропорта (авиапредприятия);

• действовать при возникновении чрезвычайных обстоятельств, при пресечении АНВ и ликвидации их последствий. Эффективно применять действующие в аэропорту правила (процедуры) в случае вооруженных нападений, возникновения серьезного авиационного происшествия, угрожающего безопасности.

• урегулировать инциденты при их возникновении,

• при необходимости обеспечивать немедленное уведомление руководства САБ,

• в случае необходимости задерживать лиц (без применения физических мер), не подвергая опасности их самих и находящихся рядом.

Требования к сотруднику САБ по охране.

Специалист авиационной безопасности Должен знать:

• обеспечение защиты сооружений и наземных средств аэропорта (авиапредприятия) ГА от АНВ,

• защита контролируемых зон и территорий аэропорта;

• методы несения охраны;

• организация пропускного и внутриобъектового режима;

• обеспечение безопасности воздушных судов:

• контроль доступа в ВС;

• процедуры досмотра ВС в обычных и чрезвычайных условиях;

• технические средства охраны (ИТСО) и их применение.

Должен уметь:

• применять установленные в аэропорту (авиапредприятии) правила и процедуры контроля доступа в контролируемую зону, систему пропусков (проверку документов), досмотр членов экипажей ВС и авиаперсонала. Предотвращать несанкционированный доступ в контролируемую зону

• выполнять все виды сопровождения и патрулирования (пешком и на автомобиле), осуществлять охрану объектов и ВС, правильно обращаться со служебным оружием, умело действовать в чрезвычайных ситуациях;

• работать и передвигаться в контролируемых зонах по установленным правилам, осуществлять контроль за движением людей и транспортных средств, соблюдать установленный порядок и правила ведения радиосвязи с различными службами аэропорта;

• обеспечивать безопасное обращение с обнаруженным оружием или опасными предметами до прибытия специалистов.

Требования к сотруднику САБ по досмотру:

Специалист авиационной безопасности Должен знать:

• основы психологии человека и поведенческие реакции в стрессовых ситуациях;

• производство досмотра пассажиров и их ручной клади:

• организация и оснащение пунктов досмотра;

• обязанности и ответственность сотрудников групп досмотра:

• методы досмотра;

• использование технических средств досмотра;

• ухищренные способы сокрытия предметов, запрещенных к перевозке ВТ;

• распознавание особенностей и стереотипов поведения потенциальных преступников;

• процедуры сопровождения в контролируемой зоне аэропортапассажиров, оружия, боеприпасов, опасных предметов и т. д. к ВС;

• производство досмотра багажа, груза, почты и бортовых запасов,

• правила перевозки опасных грузов;

• процедуры досмотра;

• контроль и защита багажа, груза, почты и бортовых запасов;

• производство досмотра членов экипажей ВС и авиаперсонала;

возможности (параметры) применяемых технических средств досмотра, правила безопасной их эксплуатации;

Должен уметь:

• осуществлять досмотр пассажиров и их ручной клади в соответствии с установленными нормами, правилами и процедурами досмотра, производить изъятие и оформление запрещенных к перевозке предметов и веществ, выполнять установленные процедуры провоза оружия, грамотно взаимодействовать с сотрудниками правоохранительных органов;

• слышать и быстро реагировать на человеческую речь и звуковые сигналы, подаваемые оборудованием пункта досмотра;

• грамотно эксплуатировать установленные на пункте досмотра технические средства. Обращаться с ручным металлоискателем при осуществлении личного досмотра пассажира (обыск различных участков тела человека).

• различать все цвета на индикаторах металлоискателей и мониторах применяемых рентгеновских систем, знать, что обозначает каждый цвет. Различать на экране монитора интроскопа провод 0, 5106 мм.

• различать на рентгеновском мониторе соответствующие формы оружия, боеприпасов и запрещенных к перевозке предметов и веществ (определять предметы на экране).

• прочитывать информацию с идентификационных бейджей, удостоверений, этикеток на бутылках, аэрозолях и упаковках.

• проводить непосредственный осмотр ручной клади;

• осуществлять досмотр багажа, груза, почты, бортовых запасов,

• эффективно просматривать и обращаться с предметами багажа и ручной клади. Открывать и закрывать замки, молнии, винтовые крышки; передвигать и ощупывать содержимое багажа; достигать все полости и перегородки багажа.

• опознавать и определять в процессе досмотра пассажиров и ручной клади самодельные ВУ, оружие, запрещенные к перевозке предметы и вещества:

• обеспечивать безопасное обращение с выявленным оружием или опасными предметами до прибытия специалистов.

• применять в своей деятельности (работе) современные методы распознавания (выявления) потенциальных правонарушителей и преступников;

• в совершенстве владеть русским языком (письменно и устно), составлять сообщения о происшествии, вести установленную отчетность и документацию.

• вежливо, предупредительно, квалифицированно и эффективно проводить процедуры досмотра, требуемые программой обеспечения безопасности.

• обеспечивать сбор, хранение и представление руководству аэропорта требуемой информации для включения в отчет по досмотру.

• быть корректными, обладать хорошими манерами, рассудительностью, следить за своим внешним видом и быть обходительными с представителями общественности.

Организационные меры по предотвращению и пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность аэропорта (авиакомпании).

Предотвращение и пресечение захвата (угона) воздушных судов и иных актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации является одной из главных задач деятельности аэропортов (авиапредприятий) ГА, соответствующих органов и подразделений ФСБ, МВД и других министерств и ведомств РФ, взаимодействующих с ГСГА России по вопросам защиты деятельности ГА от АНВ.

Все действия при проведении ответных мер против АНВ должны осуществляться исходя из принципа приоритетности цели сохранения жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС и других лиц, оказавшихся в зоне происшествия.

В целях предупреждения АНВ в деятельность ГА каждый аэропорт, авиационное предприятие (эксплуатант) должны разрабатывать и обеспечивать выполнение превентивных мер безопасности.

Все мероприятия по предотвращению и пресечению случаев захвата, (угона) ВС, попыток диверсий и других АНВ в рамках Федеральной системы обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства осуществляются авиапредприятиями ГА во взаимодействии с органами и учреждениями ФСБ, МВД, воинскими частями МО и ФПС Российской Федерации.

Каждое авиапредприятие, осуществляющее обслуживание воздушного движения судна, подвергшегося АНВ, должно собрать и направить всю необходимую информацию о полете такого ВС всем другим авиационным предприятиям и государствам, в чьем ведении находятся соответствующие органы обслуживания воздушного движения, включая органы УВД в аэропорту предполагаемого назначения полета ВС с целью своевременного принятия необходимых мер защиты на маршруте и в известном или вероятном пункте назначения.

Все организации, учреждения и предприятия независимо от их ведомственной принадлежности обязаны предоставлять все имеющиеся в их распоряжении средства связи для передачи информации об АНВ в деятельность ГА, а также иной информации, которая может способствовать урегулированию указанных чрезвычайных ситуаций.

Все аэропорты РФ независимо от их ведомственной принадлежности и формы собственности, должны быть открытыми для приема ВС, подвергшегося АНВ. Такому ВС должен быть обеспечен приоритет в обеспечении полета, в пользовании средствами связи,

светосигнальным оборудованием, взлетно-посадочными полосами и рулежными дорожками аэродрома.

Тема 1.7. Взаимодействие САБ с другими службами аэропорта (авиакомпании) при подготовке ВС к отправлению.

При техническом и коммерческом обеспечении рейсов САБ взаимодействует с другими службами в процессе предполетной подготовки ВС к вылету и по прилету их в аэропорт. В обеспечении авиационной безопасности при обслуживания пассажирских и грузовых потоков на внутренних и международных воздушных линиях огромную роль играет четкое взаимодействие сотрудников службы АБ с персонал других служб аэропорта и авиакомпании.

Авиационная безопасность в лице сотрудников службы авиационной безопасности аэропорта (авиакомпании):

осуществляет контроль за сохранностью воздушных судов на стоянке; контроль правильности расчёта коммерческой загрузки, оформления центровочного графика, СЗВ и других перевозочных документов; контролируют правильность загрузки груза, почты багажа; осуществляет досмотр пассажиров, их ручной клади, багажа, почты, груза и бортового питания на предмет обнаружения веществ и предметов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность ГА.

Практика работы гражданской авиации показывает, что наиболее успешно задачи взаимодействия решаются путем внедрения диспетчерской системы управления и контроля, то есть диспетчеризацией. При диспетчеризации каждая группа несет ответственность за выполнение той или иной операции, и диспетчер имеет полномочия требовать выполнение операций в установленные графиком сроки.

Внедрение диспетчеризации позволяет:

Улучшить организацию и управление воздушными перевозками в аэропорту;

Быстро устранять возникающие в ходе работы неисправности, отказы и промедления;

Контролировать ход технологического процесса;

Внедрять компьютерные системы с установкой терминалов на рабочем месте диспетчеров.

Диспетчеризация необходима там, где требуется оперативное решение вопросов, быстрое устранение возникших неисправностей и отклонений в работе, для обеспечения готовности воздушного судна к вылету.

Диспетчеризация предусматривает организацию четкого взаимодействия служб авиапредприятия в процессе подготовки воздушного судна к отправлению по следующим вопросам:

По техническому обслуживанию воздушных судов;

По заправке воздушных судов;

По дополнительным видам обслуживания (уборка салонов, заправка специальными жидкостями и водой, подогрев и охлаждение салонов);

Подготовка полетной документации (план полета, штурманский расчет, метеосводка);

По обслуживанию пассажиров и по загрузке воздушных судов (багаж, почта, груз);

По оформлению сопроводительных документов (багажная ведомость, ведомость регистрации, центровочный график, почтово-грузовая ведомость, сводно-загрузочная ведомость);

По эксплуатации радиотехнического оборудования и связи аэропорта;

По обеспечению электросветотехнического обеспечения полетов;

По обеспечению АБ в процессе предполетной подготовки ВС к вылету.

Взаимодействием называется процесс оперативной связи структурных подразделений авиапредприятия при подготовке ВС к отправлению и по прилету их в аэропорт.

Процесс оперативной связи между подразделениями и службами (отделами) аэропорта осуществляется с помощью средств связи (ГГС, ДПУ, радиостанции разных модификаций и т.п.).

В настоящее время координация действий всех служб и подразделений аэропорта возложена на Производственно-диспетчерскую службу предприятия (ПДСП), которая:

Составляет суточные планы полетов и передает их во все службы аэропорта;

Контролирует работу всех служб по технологическому графику, который включает и техническое и коммерческое обслуживание воздушного судна;

Принимает меры по выполнению суточного плана полетов

Осуществляет контроль движения воздушных судов на всю глубину полета, обеспечивает этой информацией пассажиров и персонал;

Производит учет и анализ регулярности полетов;

При скоплении ВС в аэропорту вследствие «сбойной ситуации» (по метеоусловиям, по техническим причинам) разрабатывает почасовой график приема и выпуска ВС, осуществляет контроль за его выполнением;

Указания ПДСП по выполнению СПП и подготовки ВС к вылету обязательно для всех служб, обеспечивающих полеты..

Авиационно-технический комплекс (АТК):

Обеспечивает исправность и своевременную подготовку ВС, в том числе резервных, согласно СПП;

Принятие мер по устранению неисправностей и дефектов, возникших в полете, о которых было сообщено с борта ВС;

Определение отказа авиационной техники и принятие оперативных мер по предотвращению задержек отправления ВС по техническим причинам.

Служба спецтранспорта (ССТ):

Выделяет исправные спецмашины с водителями в соответствии с «Табелем выделения машин на подготовку ВС и содержание аэродромов», производит замену неисправной техники;

Обеспечивает своевременную подачу к ВС и работу спецмашин согласно технологическим графикам.

Оперативная схема взаимодействия службы авиационной безопасности с другими службами аэропорта при предполетном обслуживании воздушного судна

Служба горюче-смазочных материалов (С ГСМ):

Обеспечивает бесперебойное снабжение техники ГСМ;

Производит своевременную заправку ВС кондиционными ГСМ.

Летная служба (ЛО):

Выделяет экипажи, в том числе, резервные для выполнения СПП;

Готовят экипажи для полетов по сниженным метеоминимумам;

Обеспечивают передачу информации для АТК о возникших в полете неисправностях;

Обеспечивают проведения экипажами анализа метеообстановки перед вылетом, исключая возвраты и посадки ВС на запасной аэродром по метеоусловиям.

Служба управления воздушным движением (С УВД):

Управление воздушным движением в гражданской авиации осуществляется центрами ЕС УВД, органами службы движения и включает:

• планирование и координирование воздушного движения;

• непосредственное УВД;

• контроль за соблюдением экипажами воздушных судов порядка использования воздушного пространства.

Главными задачами УВД являются:

• обеспечение безопасности полетов при выполнении экипажами ВС задании на полет;

• обеспечение регулярности и экономичности полетов при эффективном использовании воздушного пространства

Каждое воздушное судно с момента запуска двигателей и до момента их выключения в конечном пункте установленного маршрута находится в системе УВД (под наблюдением и постоянной связью).

Аэродромная служба (АС):

Обеспечивает постоянную готовность аэродрома к полету, правильное содержание и ремонт летного поля, аэродромных покрытий, водоотводно-дренажных систем и других аэродромных сооружений;

Осуществляет организационно-технические мероприятия по надзору и уходу, для обеспечения сохранности и долговечности аэродромных сооружений.

Работа АС ведется по двум направлениям:

А) текущая подготовка аэродрома к полетам;

Б) текущий ремонт покрытий и сооружений.

Текущая подготовка аэродрома к полетам включает:

Текущую аэродромную очистку от снега, гололеда, посторонних предметов, пыли и грязи;

Грейдеровку грунтовых ВПП, рулежных дорожек, внутриаэропортовых дорог;

Окашивание травы, маркировка покрытий;

Текущий ремонт покрытий и сооружений состоит из:

Заливки швов и трещин на ИВПП;

Заливки и ремонта асфальтобетонных покрытий;

Прочистки дренажной системы и ремонта ливневой канализации;

Ремонта и установки заземлителей и якорей для швартовки самолетов;

Аэродромно-диспетчерский пункт (АДП):

В АДП командир ВС докладывает диспетчеру АДП о начале предполетной подготовки экипажа и получает информацию о предстоящем полете:

Номер самолета и место его стоянки;

Масса конструкции самолета;

Предварительные данные о коммерческой загрузке самолета (пассажиры, багаж, груз);

Запасные аэродромы;

Изменение маршрута полета и промежуточных посадок;

Эшелон полета.

В случае изменения навигационной обстановки или метеоусловий, определяется необходимое количество топлива для выполнения рейса и докладывают диспетчеру АДП о необходимости изменения коммерческой загрузки.

Отдел главного механика (ОГМ) обеспечивает в аэровокзале чистоту, свето-тепло-водоснабжением и т.д.

Борт цех обеспечивает бортовым питанием пассажиров и членов экипажей в полете.

Служба бортпроводников обеспечивает организацию обслуживания пассажиров на борту воздушного судна, а также приём и передачу коммерческой загрузки (багаж, почта, груз).

Сменному заместителю начальника аэропорта (СЗНА) подчиняются все начальники оперативных смен служб аэропорта. Главной задачей СЗНА является контроль за обеспечением БП, высокой регулярность полетов и выполнения суточного плана полетов.

Служба организации пассажирских перевозок (СОПП) составляет расписание движения рейсов с обеспечением 10-процентного резерва ВС; Разрабатывает технологии посадки и высадки пассажиров и погрузо-разгрузочных работ; обеспечивает своевременную регистрацию билетов, загрузку и разгрузку зарегистрированного багажа, своевременную посадку и высадку пассажиров на внутренних и международных рейсах.

Служба организации почтово-грузовых перевозок (СОПГП) обеспечивает сохранность принятого к перевозке груза и почты, а также осуществляет своевременную их отправку и выдачу грузополучателю.

В обеспечении авиационной безопасности в процессе предполетной подготовки ВС к вылету

должны активно участвовать весь персонал аэропорта (авиакомпании), в том числе служба организации перевозок, которая обязана:

Не допускать на борт воздушного судна пассажиров с чужими или недействительными билетами и без билетов;

Не допускать к посадке в воздушное судно пассажиров, отказавшихся от досмотра или не проходящих его;

Снимать с борта воздушного судна багаж и ручную кладь пассажира, не явившегося на посадку;

Не допускать на борт воздушного судна пассажиров в нетрезвом состоянии, пассажиров, находящихся под воздействием наркотиков и пассажиров, которым по состоянию здоровья полет противопоказан;

Не превышать норму предельной коммерческой загрузки и превышения фактической коммерческой загрузки над предельной;

Не допускать на борт пассажиров с неоформленным багажом и ручной кладью, с запрещенными к воздушной перевозке предметами и веществами;

Не нарушать схемы передвижения пассажиров, автотранспорта и средств механизации по перрону;

Соблюдать пропускной режим;

Не допускать посторонних к багажу, как во время его транспортировки, так и в багажном помещении при обработке.

Без соблюдения авиационной безопасности воздушный транспорт становится опасен для жизни и здоровья членов экипажа, пассажиров, людей на земле.

Для установления взаимодействия всех служб аэропорта, занятых технической и коммерческой подготовкой воздушного судна к вылету должен составляться технологический график подготовки ВС к вылету.

Технологический график подготовки ВС к отправлению (ТГ) и обслуживания их по прибытии в аэропорт.

Технологический график предназначен для:

Установления технико-обоснованной стоянки воздушного судна в оборотных и промежуточных аэропортах;

Выбора момента контроля за работой служб при подготовке воздушного судна к вылету;

Составления в авиапредприятиях пооперационных графиков контроля подготовки воздушных судов к вылету;

Составления в авиапредприятиях рабочих технологических графиков с учетом конкретных условий работы авиапредприятия.

Технологический график состоит из исходных технологических графиков и таблиц, параметров операций по всем вариантам организации подготовки воздушного судна к вылету в оборотном аэропорту.

Технологический график содержит данные о наименовании исполнителей (спецмашин) и технологической последовательности выполнения операций при подготовке воздушного судна к вылету.

Наиболее удобно для практической работы использовать технологический график в виде таблиц, в которых отражена последовательность основных работ и служб – исполнителей по обслуживанию начальных, конечных, транзитных, оборотных рейсов, начало и конец работы.

Технологический график составляется по главным моментам:

Время выдачи технической готовности воздушного судна;

Время, указанное в авиабилете;

Время, регламентирующее приказом МГА №6 от 1990 года «Руководство по обеспечению и учету регулярности полетов ВС ГА».

В основном пять служб аэропорта участвуют в подготовке воздушного судна к вылету: АТК, ССТ, СГСМ, СОПП, ПДСП.

Все технологические операции контроля подготовки воздушного судна к вылету осуществляет диспетчер группы контроля ПДСП, который фиксирует в графике пооперационного контроля (фактическое время выполненных работ).

Суточный план полетов (СПП). Назначение и содержание суточного плана полетов.

СПП с учетом особенностей производственных задач на предстоящие сутки составляется в ПДСП (АДП) на основании расписания движения ВС, планов-нарядов летных подразделений, предварительных планов полетов (ППЛ) и заявок для выполнения авиационных работ.

Основной задачей планирования является равномерное распределение полетов в течение суток в зависимости от пропускной способности аэропорта (прием и выпуск ВС).

Для составления СПП диспетчер по планированию должен иметь:

План отправлений ВС по центральному и местному расписанию на данный день (выписку из центрального и местного расписания движения по МВЛ);

Планы-наряды летных подразделений ГА и выписка из планов полетов и плановых таблиц других ведомств, базирующихся на аэродроме;

ППЛ КВС других летных подразделений, выполняющих полеты по расписанию и вне расписания;

Предварительные планы полетов (ППП) литерных и подконтрольных рейсов, а также рейсов с переносом вылета на следующие сутки;

Сведения о состоянии и готовности аэродрома первой посадки и запасных к приему и обслуживанию ВС и о наличии ГСМ на аэродроме;

На основании этих данных диспетчер по планированию накануне дня полетов составляет СПП. Подготовленный суточный план утверждает руководитель авиапредприятия. После составления СПП диспетчер обязан:

Обозначить в плане условным знаком «К» подконтрольные рейсы;

Проверить наличие резерва ВС и экипажа;

Дать телеграмму в аэропорт вылета о запрещении или переносе времени прилета на рейсы вне расписания согласно ТС.

Содержание СПП.

СПП представляет собой, план вылета и прилёта ВС российских и иностранных авиакомпаний, а также чартерных рейсов:

номер рейса;

литер рейса (буквенный индекс);

тип ВС;

номер ВС;

компоновка (предельная коммерческая загрузка);

принадлежность ВС;

фамилия КВС (его минимум взлета, посадки);

маршрут;

плановое время прибытия;

фактическое время прибытия;

время отправления по расписанию;

плановое время взлета;

фактическое время взлета;

время прибытия в аэропорт первой посадки;

причина задержки по классификатору (виновник задержки аэропорта).

В СПП информация иностранных авиакомпании о количестве экипажа, компановка и бортовой номер ВС не указывается. Принадлежность ВС к авиакомпании на международных рейсах обозначается тремя буквами русского алфавита. Например: АФЛ – AEROFLOT, ИБЕ –IBERIА, АФР – АIR FRАNСЕ.

В СПП указываются все пункты посадки, включая технические, для дозаправки ВС и необходимого технического обслуживания. Для составления сводного (общего) СПП, диспетчер по планированию получает следующую необходимую информацию от заинтересованных служб аэропорта:

план – сводка по пассажирским рейсам;

план- сводка по грузовым рейсам;

план- сводка по чартерным рейсам;

план – сводка по иностранным авиакомпаниям.

Все СПП разделяются на осеннее - зимнюю и весеннее – летнюю навигации.

Изменения в СПП вносится согласно телеграмм, которые поступают по «SITA», «Габриэль» и «AFTN» (ТЛГ считается официальным документом). Телеграммы (ТЛГ) об изменениях записываются в « Книгу приказаний », после чего при помощи средств связи оповещаются все заинтересованные службы (представительства) и только после этого делаются поправки в СПП.

Тема 1.8. Взаимодействие САБ с правоохранительными, пограничными, таможенными и другими органами исполнительной власти при выполнении задач авиационной безопасности. Координация деятельности по предотвращению АНВ

1.8.1 Организация взаимодействия

Проведение мероприятий по защите деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства осуществляет ГС ГА МТР России во взаимодействии с Федеральной Службой Безопасности, Министерством Внутренних Дел, Министерством Обороны, Министерством Иностранных Дел, Государственным Таможенным Комитетом России.

В вопросах обеспечения авиационной безопасности на воздушном транспорте службы АБ аэропортов взаимодействуют с различными правоохранительными, военными, пограничными, таможенными и другими органами власти. Функции, права и обязанности каждого участника системы обеспечения АБ гражданской авиации России определяется совместным межведомственным нормативным документом.

Основные вопросы взаимодействия:

Сбор, обработка, анализ и обмен информацией по вопросам обеспечения авиационной безопасности;

Координация деятельности органов, участвующих в обеспечении авиационной безопасности;

Обеспечение авиационной безопасности международных рейсов;

Обеспечение авиационной безопасности в аэропортах России;

Проведение специальных мероприятий по пресечению актов незаконного вмешательства.

Схема взаимодействия службы авиационной безопасности с силовыми и правоохранительными органами аэропорта.

Для выработки мероприятий, направленных на защиту авиапредприятий от АНВ, предотвращения и пресечения захватов и угонов воздушных судов в аэропортах России создаются аэропортовые комиссии по авиационной безопасности.

В целях организованного и эффективного противодействия АНВ аэропортовые комиссии по авиационной безопасности отрабатывают планы действий по предотвращению и пресечению АНВ в деятельность гражданской авиации.

Планы предупреждения и пресечения АНВ должны предусматривать действия по каждому типу происшествия (ситуации) с учетом местных условий, особенностей выполняемых полетов, наличия и подготовленности привлекаемых сил и средств.

1.8.2 Координация деятельности по предотвращению актов незаконного вмешательства

Оперативное руководство действиями по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с АНВ осуществляют созданные в аэропортах оперативные штабы.

В состав таких оперативных штабов входят представители заинтересованных участников (различных органов системы обеспечения авиационной безопасности).

В случае угрозы совершения АНВ аэропорт принимает дополнительные меры по усилению авиационной безопасности:

Усиление охраны воздушных судов и объектов гражданской авиации;

Повышение уровня досмотра воздушных судов, пассажиров, багажа, грузов;

Выявление и задержание нарушителей мер авиационной безопасности.

Координация деятельности участников мероприятий по предотвращению и пресечению чрезвычайных ситуаций, связанных с АНВ на федеральном уровне осуществляется оперативным штабом ГС ГА МТР.

Всякая международная воздушная перевозка обычно связана с пересечением государственных границ, поэтому пассажир должен строго выполнять правила, установленные странами отправления, транзита и назначения.

Паспортно-визовый контроль.

Паспортно-визовый контроль включает в себя проверки наличия у вылетающих пассажиров паспортов и виз. Вылетающие пассажиры проходят данный вид контроля по требованию государственных органов, с целью проверки действительности паспорта и наличия разрешения на выезд.

Паспорт – официальный документ, подтверждающий личность пассажира и выданный компетентными органами страны проживания пассажира для совершения международного полета.

Пассажир должен иметь паспорт, признанный всеми странами, в которые и через которые он совершает поездку.

Виза – запись в паспорте или другом документа, сделанная официальным органом, означающая разрешение на въезд владельцу паспорта на территорию соответствующего государства, на выезд с этой территории или на проезд через нее.

Виза выдается компетентным уполномоченным органом на определенный срок.

Ответственность за нарушение паспортно-визовых правил ложится на перевозчика, это значит, что пассажира, прибывшего с неправильно оформленными документами или нежелательного для данной страны, депортируют рейсом виновной авиакомпании за ее счет.

1.8.3 Служба авиационной безопасности и Отдельный отряд пограничного контроля

Взаимодействие между этими службами возникает тогда, когда эксплуатант выполняет международные авиарейсы. Для выполнения поставленных задач в погранично-таможенной зоне, на борту воздушного судна по вылету (прилету), руководству службы АБ эксплуатанта необходимо обращаться к командованию ООПК для согласования технологий, оформления пропусков в зону, решения каких-либо оперативных вопросов.

Наиболее важным местом, где пересекаются интересы службы АБ и ООПК, является борт воздушного судна.

Раньше, в период становления службы АБ, возникало много проблем с пограничным нарядом при обслуживании воздушных судов. В настоящее время, с изданием правоохранительных документов, определяющих статус службы АБ, вопросов практически не возникает. Более того, по инициативе ООПК вводится практика совместного досмотра воздушных судов заграничного следования. Это, конечно, говорит о том, что служба АБ заработала авторитет своей грамотной работой.

Технология оформления самолета заграничного следования включает в себя досмотр, обеспечение наблюдением, проведение режимных мероприятий, контроль посадки пассажиров, контроль загрузки багажа, груза, борт питания, бытового имущества, оформлении документов членов экипажа и пассажиров, следующих вне основного пассажирского потока.

Старший пограничного наряда организует досмотр согласно технологической карты на данный тип самолета и в зависимости от стоящих перед нарядом задач. Пограничный наряд проверяет места возможного укрытия человека (салон, пилотская кабина, туалеты, технические отсеки, багажные отделения, потолочные и межреберные пространства, гондолы шасси и т.д.). Сотрудники службы АБ выявляют посторонние заложения (салон, кресла, технические люки и лючки, потолочные и межреберные пространства, багажные отсеки и отделения и т.д.).

Сотрудники службы АБ все свои действия согласовывают со старшим пограничного наряда.

Совместный досмотр воздушного судна осуществляется комиссией в составе: пограничного наряда, сотрудников службы АБ, инженерно-технического персонала. Сотрудники других контрольных органов могут присутствовать по решению руководителей своих служб.

1.8.4 Служба авиационной безопасности и Таможенные органы аэропорта.

Таможенные органы свою работу строят в соответствии с Таможенным Кодексом Российской Федерации, который определяет правовые, экономические и организационные основы таможенного дела. Новый Таможенный Кодекс определил таможенную службу как правоохранительную. В этой связи существенно расширились права таможенной службы в области борьбы с контрабандой и нарушениями таможенных правил.

Основные рабочие места службы АБ находятся в зоне действия таможенных органов – регистрация пассажиров, зал комплектования багажа, зал выдачи багажа. Также возможны места растамаживания бортовых запасов, грузов, почты. В связи с этим необходимо технологию работы службы АБ согласовывать с таможенными органами и утвердить списки сотрудников службы АБ для прохождения в таможенную зону.

Воздушные суда следует досматривать как территорию, где могут находиться товары и другой различный груз, подлежащий таможенному контролю. Согласно статьи 184 ТК РФ доступ должностных лиц таможенных органов на территорию РФ и в помещения для проведения таможенного контроля осуществляется на основании служебного удостоверения.

Главной целью таможенных органов при обеспечении авиарейса является обнаружение и изъятие предметов, запрещенных к перевозке воздушными судами ГА. Поэтому сотрудникам службы АБ надо быть очень внимательными при выносе (вносе) чего-либо с борта воздушного судна или из таможенной зоны. Все подобные действия производятся с согласия инспектора таможни.

Сотрудниками таможни, исходя из оперативной обстановки, могут производиться оперативно-розыскные мероприятия, тогда сотрудники службы АБ обязаны свои действия согласовывать с таможенными органами.

1.8.5 Служба авиационной безопасности и Линейный отдел внутренних дел аэропорта

Данная силовая структура является в нашем обществе основной по поддержанию внутреннего правопорядка. Все ее права и обязанности содержатся в законе «О милиции».

Рабочие моменты, где служба АБ взаимодействует с милицией, могут быть следующие:

При регистрации пассажиров;

На предполетном досмотре пассажиров и их багажа;

При составлении описи багажа (груза, ручной клади);

При личном досмотре членов экипажа;

При снятии пассажира с борта воздушного судна за хулиганские действия и т.п.

Наиболее важным моментом, с точки зрения АБ, считается момент изъятия сотрудниками специального контроля у пассажира какого-либо оружия и боеприпасов (по заявке пассажира) и доставка их на борт воздушного судна.

Таким образом, авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование службы авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

И, без грамотного, оперативного взаимодействия между силовыми структурами аэропорта практически невозможно выполнить этот комплекс мер.

1.8.6 Совместная инструкция от 24.04.96 года № ДВ 59/и-1/7450 «О взаимодействии служб авиационной безопасности аэропортов и отделов внутренних дел на воздушном транспорте»

Взаимодействие служб авиационной безопасности аэропортов и отделов внутренних дел на транспорте строится на следующих мероприятиях:

Предупреждение и пресечение преступлений, направленных на нарушение общественного порядка и общественной безопасности.

Патрулирование и оперативно-поисковые мероприятия в аэропортах и на прилегающих к ним территориях в целях выявления и установления лиц, готовящих преступления, а также обнаружение оста9вленных в местах общего пользования оружия, боеприпасов и взрывных устройств.

Проведение с соответствующими службами аэропорта и органами ФСБ совместных мероприятий по плану «НАБАТ», а также действий по сигналу о готовящихся преступлениях на объектах воздушного транспорта.

Осуществление совместно со службами аэропорта мероприятий по пресечению массовых беспорядков, разблокирование ВПП и других объектов жизнедеятельности гражданской авиации.

Участие в ликвидации последствий аварий и катастроф воздушных судов ГА.

Производство совместно со службой АБ в аэропортах России выборочного досмотра пассажиров, багажа, грузов и личного досмотра в соответствии с законодательством.

Сопровождение пассажиров и ценных грузов к воздушным судам, а также в самолете во время полета при угрозе их захвата либо совершения иного преступления.

Передача в установленном порядке экипажу воздушного судна оружия и боеприпасов, изъятых у пассажира на время полета.

Лицензионно-режимная работа в соответствии с Законом об Оружии.

При организации взаимодействия САБ с ЛОВД следует учитывать, что руководитель ЛОВД на ВТ должен входить в состав аэропортовой комиссии по АБ. Служебная деятельность ОВД не должна противоречить законам и нормативным актам, регламентирующим деятельность гражданской авиации.

МЧС участвует в ликвидации последствий аварий и катастроф воздушных судов и объектов ГА, оказании помощи пассажирам, доставке необходимого оборудования, питания на место аварии (катастрофы).