

«О ключевых приоритетных задачах по обеспечению защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от новых видов угроз актов незаконного вмешательства и террористических актов на основе российского и международного опыта».

*Доклад представил: **Черток Владимир Борисович** – советник Руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Действительный государственный советник Российской Федерации, Национальный координатор по авиационной безопасности. Председатель Организационного комитета конференции.*

Из всех видов транспорта авиация сегодня находится немного впереди. Так сложилось исторически. Понятие именно международных перевозок.

С чего хотел бы начать. Это то, что подходы здесь немного другие. Тот принцип, который они закладывают, он исключительно затрагивает основные текущие риски, авиационную безопасность для гражданской авиации.

Конечно, они понимают, что такая любая глобальная оценка, которая делается в целом, она, конечно же, будет в высшей степени обобщённой. Как говорится, средняя температура по больнице, но только тех людей, которые болеют.

Почему этот пример привожу?

Потому что международная организация, разрабатывая нормативную базу, в основном, танцует от того, что этот факт или случился или такая угроза уже была, как существенная. Там не рассматривается понимание примитивной смерти.

Почему возникает такая проблема, в отличие от государства? От внутреннего государственного подхода. Вот мы в России, например. Мы видим, что государство старается упредить какие-то конфликты и предвидеть какую-то угрозу. Заранее ставятся задачи по защищенности населения, перевозок, транспорта и так далее.

Характерный пример, это 1997 – 1998 годы. Которые, как раз связаны с обеспечением безопасности от угроз.

Знаете, там есть специальный пункт: Там прямо сказано по транспорту: «Обеспечить защиту от террористических угроз транспорту».

В этом существенное отличие, потому, что для международных организаций, международных перевозок есть одна проблема. Там, как правило, все нормативные акты (давайте так их назовём) или требования принимаются консенсусом.

При этом, в эту международную организацию входит значительное количество международных государств, которые недостаточно финансово обеспечены. И они всегда будут блокировать принятие каких-то решений, которые требуют затрат. О чем говорил Анатолий Алексеевич.

Что впереди?

Конечно, бизнес должен жить. Понятно, что меры должны быть разумными. Но, с другой стороны, все примеры жизненные говорят о том, что, как только возникает проблема, связанная с террористической угрозой, то эти предприятия просто умирают. Вот так выстроена жизненная схема.

Я вот здесь вывесил табличку, по которой хотел бы вместе с вами пройти. Вот она как раз характеризует всё, наиболее полно. Хотя, на мой взгляд, она не полная, мы об этом сейчас поговорим. Я вам ее немного прокомментирую.

Её название: «Относительный общий остаточный риск по типу угрозы».

Как проходит международная организация по типу угроз? Я думаю, что всё, что мы с вами дальше будем делать, в рабочих группах, о которых говорил Анатолий Алексеевич. Это, всё-таки опираться должно на те угрозы, которые есть и как от них защищаться.

Смысл в этом заключается в том, чтоб оно принесло реальную пользу. И реально обеспечивало транспорту, населению безопасность.

Подход здесь, в общем-то, простой. Это, в общем-то, международная практика, это: типовые угрозы, это вероятность угрозы, это последствия, это уязвимость.

По-русски, мы обычно, по - другому подходим, у нас сначала вероятность, уязвимость, потом последствия. И это итоговый риск.

В принципе, три уровня: низкий, средний и высокий.

Если посмотреть те направления, по которым работают (мы же должны учитывать международный опыт, у нас международные перевозки, в основном). Они, кстати, приносят прибыль нашим компаниям. В настоящее время.

Могу сказать, что для авиации, если компания не работает на внешних рынках, то ей очень тяжело приходится. Как правило, они всё равно все выходят на внешний рынок. Потому что, национального ресурса недостаточно.

Ну, и в принципе, подход такой, что уровень безопасности, который предусмотрен в целом, в мире, он должен быть на высшем уровне.

Посмотрим по позициям. Первая позиция, их всего 13, по этой таблице, которую готовит рабочая подгруппа. Группа экспертов авиационной безопасности. Вот они подготовили такую таблицу.



Вот вы видите первую строку, это **РИСК ПРОНОСА САМОДЕЛЬНЫХ ВЗРЫВНЫХ УСТРОЙСТВ на теле человека или в ручной клади**. Мы с вами эту дорогу прошли. Вы

наверно помните 2004 год, когда у нас было взорвано два самолёта. Пронесли на теле взрывчатку.

Ну, и соответственно, меры защиты по этому направлению вы все примерно знаете. Это досмотр пассажиров, экипажей на предмет отсутствия под их одеждой чего бы то ни было.

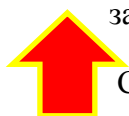
Конечно, технические средства развивают. Мы понимаем, что они становятся всё популярнее. Есть места, где досмотр проходит с помощью технических средств.

Но, в настоящий момент, вот этот уровень, всё равно оценивают, как высокий. Вот, вы видите, и вероятность и уязвимость остаётся, даже несмотря на то, что есть сканеры, на которых всё видно. Всех досматривают.

Но оценка вот такая, потому что, ещё раз говорю, оценка базируется, в основном на тех событиях, которые были. Здесь очень сложно нам обсуждать по каждому государству, потому что, если у нас что-то было, мы эту дорогу прошли уже и закрыли эту тему. Для нас этот риск будет совершенно другой.

Для оценки с точки зрения международной, для разных государств, где кто-то ещё не выполнил требований по защищённости своих объектов, там риск может оказаться средним.

Я говорю, хотя у нас в государстве, может быть уже и не такой высокий риск, потому что защищённость достаточно высокая.



Следующая позиция, это у нас **НАПАДЕНИЕ ИЗ НЕКОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЫ., включая наземный транспорт.**

Мы эту дорогу тоже проходили. Полагаем, что этот уровень действительно всё ещё остаётся достаточно высоким, но вот они его приводят к среднему уровню.



Следующая позиция у нас, **это СВУ грузов и их защита.** Тоже, они вот здесь, этот уровень подняли. Исходя из позиций, как раз связанных с пандемией. Что, якобы резко вырос спрос перевозки грузов и соответственно, риски тоже возросли.

Хотя, в принципе, Мы понимаем, что груз тоже досматривают. Вот здесь вот, я могу сказать, почему они пошли этой дорогой. Наш опыт, Российский – мы идём впереди. Об этом можно смело говорить, что мы лидеры. У нас нет организации грузоперевозчика для доставки груза прямо на борт. Всё равно, у нас досмотр всего происходит в аэропорту. Мы об этом много раз говорили. Нельзя доверять непонятным поставщикам.

Некоторые государства без досмотра переправляют грузы. Что они там везут? Неизвестно. Произошёл целый ряд событий в этом направлении.

И теперь мы видим, МАК создаёт очередной документ, в следующем году, с середины года, там с июля, отменяется вся эта технология. И она становится такой, как в России. Мы были правы. Всё будет сделано по уму. Я поэтому всегда говорил, что нам нужно нашей страной гордиться.



Следующая позиция, это такое, условное название **СРЕДСТВА НАПАДЕНИЯ с дистанции, которые могут быть летательные**. Кроме беспилотных летательных аппаратов. Здесь вы тоже видите, что риски они считают тоже достаточно высокими.

Какой ещё здесь подход? Это нападение (условно говоря), на аэропорты, которые находятся в конфликтной зоне или близко к конфликтной зоне, и на воздушные суда, которые летают в конфликтной зоне или близко к конфликтной зоне.

Вот здесь вот нужно учитывать все эти факторы, на которые наталкиваются и наши военные часто, ну и наши воздушные суда, которые у нас в Африке работают. Их там много.



Следующая позиция, это **Нападения, с помощью беспилотных летательных аппаратов**. Здесь у них был риск низким, сейчас они подняли его до среднего.

Хочу еще раз обратить внимание, что здесь очень много всего, что произошло в Японии. Потому что, один из экспертов, который составлял эту таблицу, сам из Японии. Они создали много беспилотников и теперь сами от этого страдают.

Как говорится, за что боролись...

Хотя, в целом, беспилотники – это огромная проблема.



Следующий риск, это **СВУ в багаже**. У них багаж досматривается. Уровень у них средний. Если мы сейчас говорим, что у нас в России досмотр багажа проводится на достаточно высоком уровне, тем более в международных аэропортах, то, конечно, здесь можно и ниже поставить, но смысл в том, что, чем больше мы оснащаемся, тем ниже должен быть уровень этого риска.



Конечно, здесь ещё есть целый ряд позиций, таких интересных, например, таких как, **нападение с помощью транспортных средств, которые находятся в зоне аэропорта**.

Что же это такое?

Наверное, скорее всего, это должны быть какие-то инсайдеры, которые будут находиться в аэропорту, внедрённые и там что-то делать.



Есть, также **использование воздушных судов в качестве оружия**. Мир это проходил. Все вы знаете, это было в 2001 году, захват воздушных пассажирских судов в США. Погибло там более 3000 человек, пострадало более 6000 человек, ущерб прямой 35 миллиардов долларов. Ущерб для государства.



Следующее, это **химические угрозы**.

В настоящее время они ставят ее как средний уровень угрозы и по рискам и по последствиям и по уязвимости.

Я бы свёл эту химическую угрозу вместе с биологической и радиологической угрозой. Мы с ними с этим постоянно сражаемся. Потому что считаем, что это неправильно, соединение биологического и химического оружия. Это совершенно разный подход.

Тем более, сейчас, мы столкнулись с биологией, если вы обратили внимание, по биологии, смотрите низкий уровень угрозы. Я с ними постоянно спорю. Я говорю, почему? Авиация – стала, весь мир – остановился, транспорт весь – стал, а у вас уровень – низкий.

Они говорят, ну не было событий террористической угрозы. Когда это случится, тогда мы это будем учитывать, как реальный факт.

А пока это потенциальная угроза, можно ничего и не делать.

Хотя, в принципе, я уже об этом говорил, Президент 97 Указ издал в 2019 году. За год, до пандемии. За год!

С конкретными целями и задачами от биологической угрозы.

На сегодняшний день, Россия впереди. Наши разработчики разработали технические средства, которые позволяют выявить эти биологические угрозы. У нас здесь даже есть образцы новейших приборов, которые показывают на выставках.

Поэтому, я думаю, что здесь нам есть куда двигаться.



Одна из последних позиций, это **КИБЕРАТАКИ** или **киберугрозы**.

Да, кто сказал, что они низкие на сегодняшний день? Мы же видим, что делается с кибератаками. Мы понимаем, что кибератаки, в данном понимании вида угрозы, это внедрение в чувствительную информационную систему, допустим, безопасности. Или в систему контроля доступа.

Я уже не привожу пример, который в Иране произошёл. Американцы раскрутили урановые системы, которые привели к тяжёлым последствиям.

В принципе, эта тема, она очень серьёзная. Ей нужно заниматься. И мы тоже по ней отчитываемся.

И, конечно, хотелось бы сказать, что есть целый ряд позиций, которые мы с вами здесь не увидели. И которые, на мой взгляд, должны быть чётко освящены.



Во-первых, это **ЛАЗЕРНОЕ ОРУЖИЕ**. Нам каждый день приходят сообщения от экипажей, что их ослепляют лазером. В большинстве государств мощность лазера очень высокая. На много выше, чем в моей указке. Хотя ей тоже можно ослепить.

А что такое ослепить?

Попал свет лазера в глаза члену экипажа, который заходит на посадку, он по всем медицинским показаниям на 30-40 секунд теряет вообще зрение.

При чём, он не просто теряет зрение. Там хитрая происходит ситуация. Он видит «старую» картинку. Вот для него была на траектории скорость какая-то, психологически

он видит ту же скорость, которая на самом деле может быть изменилась. А он видит 40 секунд, как будто, она вот такая.

И если это происходит на этапах посадки или взлётах, самых сложных этапах, то здесь нужно какие-то меры принимать.

В основных государствах Мира и Европы уже приняты меры ограничивающие продажу, вот таких лазерных средств, к примеру, как оружие. Если оно чуть-чуть более высокой мощности, пожалуйста, паспорт на стол, и тогда мы продадим. Сейчас это у нас как средство, продаётся свободно.

 Что ещё хотел бы сказать? С чем мы столкнулись в последнее время? Это *неадекватные пассажиры*. Которые, тоже отсутствуют в таблице.

Самая большая проблема для нас, это ежедневно десятки сообщений с объектов транспортной инфраструктуры об угрозах от незаконного вмешательства. Взрывов и прочего. Это так называемый **ИНФОРМАЦИОННЫЙ ТЕРОРИЗМ**.

 Или **ТЕЛЕФОННЫЙ ТЕРОРИЗМ**, как угодно его назовите. Но, это тоже терроризм! И, наверное, мы должны как-то с ним бороться. Системы здесь тоже нет никакой.

У нас остались старые инструкции. Ответственность переложили на тех, кто занимается транспортной безопасностью на объектах. Если поступила угроза, что делать? Формально, по инструкции нужно всех эвакуировать, вызвать соответствующие службы и дальше, а мы говорим сейчас об эффективности системы безопасности.

Он на себя берёт ответственность, продолжать ему функционировать, эвакуировать людей или не эвакуировать людей. Здесь, наверное, в первую очередь нужно подумать, понятно, что по последствиям всё ясно, как эту систему защитить?

Вот мы же видим даже, с одних и тех же источников идёт эта информация. Почему нет технологии, блокировать эти каналы? Почему мы не защищаемся от этих источников? Тем более, мы видим, что 95%, может быть, 100% - это из-за рубежа.

Поэтому, мне хотелось, чтобы в рамках рабочей группы, всё - таки мы посмотрели на эти новые виды угроз, которые возникли. Мне кажется, что сегодня ущерб вот от этих угроз, от этих звонков. Он может быть даже больше, чем от реальной угрозы, которая может произойти.

И, собственно говоря, мы должны с вами подумать об этих примитивных мерах. Которые можно сделать заранее, чтобы защитить наших людей.

Коллеги, спасибо за внимание. Я думаю, что только все вместе, мы можем поработать над этими угрозами.