

Взлететь против ветра

Из года в год авиаторы вынуждены финансировать как отдельные службы авиационной безопасности (АБ), так и подразделения транспортной безопасности (ОТБ). В 2018 году новыми расходными статьями могут стать сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ), досмотр пассажиров и аттестация сил ТБ. Авиаторы сформулировали список первоочередных мер, которые направлены на прекращение двойной финансовой нагрузки.



30 ноября 2017 года в Сочи состоялось очередное заседание комитета по транспортной и авиационной безопасности ассоциации «Аэропорт» ГА. В его работе приняли участие свыше 50 руководителей аэропортов и авиакомпаний, отвечающих за обеспечение транспортной (авиационной) безопасности, а также представители образовательных учреждений, организаций разработчиков и поставщиков технических систем и средств обеспечения транспортной (авиационной) безопасности.

По результатам заседания участники отметили наличие существенных, длительное время нерешаемых проблем в сфере нормативно-правового регулирования организации обеспечения безопасности и защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (АНВ). Особую обеспокоенность вызывал факт отсутствия движения в сфере гармонизации законодательства по транспортной и авиационной безопасности на фоне декларируемого в ст. 3 16-ФЗ «О транспортной безопасности» принципа интеграции в международные системы безопасности.

Параллельное действие двух систем нормативно-правового регулирования в области авиационной и транспортной безопасности продолжает увеличивать затраты аэропортов и авиакомпаний на создание параллельных структур для выполнения идентичных требований, отметили участники заседания в резолюции.

Для исправления ситуации члены ассоциации гражданской авиации, представители аэропортов и авиакомпаний подготовили ряд предложений и замечаний в адрес Министерства транспорта РФ.

To Fly Against the Wind

From year to year aviators have to finance both aviation and transportation safety services. In 2018 certification of transportation safety equipment, passengers' inspection and performance assessment of employees may become new items of expenditure. Aviators stated a list of urgent measures to stop double financial burden.

АССОЦИАЦИИ И ОБЪЕДИНЕНИЯ

1 Поддержать предложения и рекомендации представителей Минобороны РФ в части нормативно-правового регулирования и синхронизации требований по авиационной и транспортной безопасности для различных пользователей аэродромов совместного базирования:

- 1.1 Министерству обороны РФ и Министерству транспорта РФ разработать порядок взаимодействия авиационных начальников государственной авиации с руководителями гражданских аэропортов в части обеспечения авиационной и транспортной безопасности и организовать между ними информационный обмен;
- 1.2 Создать рабочие группы по межведомственному взаимодействию и инициировать перекрестные взаимные проверки состояния авиационной и транспортной безопасности гражданского и государственного секторов аэродромов совместного базирования силами Ространснадзора и представителей Главного штаба ВКС РФ;
- 1.3 Министерству обороны РФ и Министерству транспорта РФ принять меры по гармонизации требований нормативных правовых актов Министерства обороны РФ и Министерства транспорта РФ и привести их в соответствие с требованиями ст. 25 и 44 Воздушного кодекса Российской Федерации.

2 Ввести мораторий в отношении постановления № 969, а также рассмотреть вопрос доработки данного документа и внесения изменений в части:

- 2.1 Внесения дополнений в Требования к функциональным свойствам ТСОТБ:
 - 1) Раздел 1 дополнить пунктом 2.1 следующего содержания: «Для объектов ГА технические средства охраны, видеонаблюдения и контроля доступа не должны давать ложных тревог при:
 - взлете и посадке воздушных судов любых типов, а также при запуске (прогреве) их двигателей на расстоянии порядка 60 м от системы ограждения;
 - проезде любого вида большегрузного автотранспорта и строительной техники (бульдозеры, тракторы, грейдеры и т. д.) по объездной дороге на расстоянии 3 м от системы ограждения;
 - при включении и выключении любых радиотехнических средств в аэропорту (радары, радиостанции и т. д.).
 - 2) В разделе IV исключить подпункты б) и г) пункта 20.
- 2.2 Внесение дополнений в Правила обязательной сертификации ТСОТБ:
 - 1) Подпункт а) пункта 7 изложить в следующей редакции: «Направляет в орган по сертификации на проведение обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной (авиационной) безопасности».
 - 2) Пункт 11 дополнить подпунктом д) следующего содержания: «Сертификат соответствия требованиям ГОСТ Р 55249-2012 «Аэропорты. Технические средства досмотра. Общие технические требования» при проведении обязательной сертификации технических систем и средств досмотра».



- 2.3 Разъяснения понятийного аппарата постановления № 969, и в частности понятия «систем сбора и обработки информации», а также введения критериев, позволяющих субъекту транспортной инфраструктуры в целях сертификации разграничить системы сбора и обработки информации, используемые в целях обеспечения транспортной безопасности и подлежащие, соответственно, сертификации от иных систем сбора и обработки информации, эксплуатируемых субъектами транспортной инфраструктуры, но в целях обеспечения транспортной безопасности не используемых;
- 2.4 Регламентации доступа к методикам проведения сертификационных испытаний, в том числе включение заявителей в круг лиц, имеющих доступ к указанным методикам;
- 2.5 Регламентации сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, встроенных в объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства и находящихся за пределами нахождения органов сертификации и испытательных лабораторий;
- 2.6 Регламентации проведения испытаний технических средств обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах как в части встроенных в объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, так и в части иных технических средств обеспечения транспортной безопасности;
- 2.7 Введения ответственности органа сертификации и испытательной лаборатории за сохранение работоспособности технических средств обеспечения транспортной безопасности в ходе и по завершении сертификационных испытаний;
- 2.8 Реализации в постановлении № 969 в части концепции сертификации установленных комплексов интегрированных систем безопасности в целом, а не отдельных элементов;
- 2.9 Разработки методики испытаний установленного комплекса интегрированных систем безопасности в целом, а не отдельных элементов;
- 2.10 Публикации в открытом доступе тарифов и нормирования стоимости сертификационных испытаний ТСОТБ;
- 2.11 Регламентации сертификации оборудования иностранного производства.

3 С учетом имеющейся неопределенности в ходе практической реализации на объектах транспортной инфраструктуры отдельных норм 16-ФЗ и приказа Минтранса России от 23.07.2015 г. № 227 «Об утверждении «Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» внести следующие изменения:

- 3.1 Исключить возложение на субъект транспортной инфраструктуры обязанности по выявлению, обнаружению и идентификации с применением ТСОТБ — средств досмотра предметов и веществ, содержащих опасные биологические, химические и радиационные агенты;
- 3.2 Исключить возложение на субъект транспортной инфраструктуры обязанности по проведению досмотра в отношении объектов досмотра в

случае перемещения указанных объектов между секторами зоны транспортной безопасности;

- 3.3 Установить конкретный перечень несоответствий в перевозочных документах, являющийся основанием для отказа в допуске пассажиров в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности;
- 3.4 С целью исключения нарушения прав пассажиров гармонизировать пункты приказа № 227, регулирующие возможность перемещения в зону ТБ или ее часть предметов и веществ, запрещенных по общему правилу к перемещению в зону ТБ или ее часть, но разрешенных к перемещению с целью дальнейшей перевозки с основаниями для пересечения объектами досмотра границ сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности (ныне — зоны свободного доступа), а также их нахождения на его территории;
- 3.5 Исключить из пункта 8 приказа № 227 требование об обязательном составлении акта и ведения журнала таких актов при принятии уполномоченным лицом решения о проведении дополнительного досмотра объектов досмотра. Составление акта и ведение журнала должно быть предусмотрено лишь при обнаружении в процессе дополнительного досмотра предметов и веществ, включенных в перечни (предусмотреть);
- 3.6 Гармонизировать перечни, являющиеся приложением к приказу № 227, с перечнем основных опасных веществ и предметов, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах, являющимся приложением № 1 к приказу Минтранса № 104;
- 3.7 Регламентировать порядок проведения дополнительного досмотра, который в настоящее время в приказе № 227 лишь упоминается, но при этом порядок его проведения не раскрыт.

4 В части подготовки и аттестации сил ТБ внести необходимые изменения с целью создания правовых условий для обеспечения перехода к единому порядку профессиональной подготовки и аттестации по транспортной и авиационной безопасности в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26.02.2015 г. № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» и Приказом Минтранса России от 31.07.2014 г. № 212 «Об утверждении порядка подготовки сил ОТБ»:

- 4.1 Вопросы проверки психофизиологических (личностных) качеств и уровня физподготовки сил ТБ вынести за рамки процедур аттестации, обозначив их как обязательные процедуры приема на работу (продления контракта) сил ТБ;
- 4.2 Сформулировать и принять профессиональные стандарты для всех категорий сил ТБ по всем видам транспорта;
- 4.3 Включить в Единый квалификационный справочник раздел «Квалификационные характеристики должностей руководителей и работников сил обеспечения транспортной безопасности», а также сформулировать в нем конкретные квалификационные требования для всех категорий сил ТБ;
- 4.4 Ответственным ведомствам разработать профессиональные программы обучения сил ТБ либо профессиональной переподготовки.



ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ НАСТОЯЩЕГО



Технологии «ВОРОН™»

КРУГЛОСУТОЧНАЯ ВСЕПОГОДНАЯ ЗАЩИТА

- Объектов силовых структур
- Объектов ТЭК
- Аэропортов
- Государственной границы
- Промышленных предприятий

📍 142432 Россия, МО,
г. Черноголовка,
ул. Северный проезд 1

☎ +79161082864

☎ +74965242633

✉ s-t-d@yandex.ru,
info@neurophotonica.ru

🌐 www.neurophotonica.ru



ВОРОН

ПЕРИМЕТРОВЫЕ ВОЛОКОННО-ОПТИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОБНАРУЖЕНИЯ С ИСКУССТВЕННЫМ ИНТЕЛЛЕКТОМ

- ГРАЖДАНСКИЕ
- ВОЕННЫЕ
- ПРОМЫШЛЕННЫЕ
ОБЪЕКТЫ



Прикладная радиофизика
Технологии «ВОРОН™»

Основные ТТХ

Максимальная длина защищаемого периметра	50 км
Длина отдельной зоны охраны	50-500 м
Климатические условия применения	Любые
Устойчивость к электромагнитным помехам	Полная
Обработка сигнала	Многопараметрический анализ методами искусственного интеллекта в реальном времени
Линейная часть	Пассивная, необслуживаемая, незлектрическая, ЧЗ — бронированный оптический кабель. Тип 1 — монтаж на ограждении. Тип 2 — заглобление в грунт
Срок эксплуатации	Не менее 12 лет
Гарантия	Линейная часть — до 25 лет Пультовая часть — до 7 лет
Удаленный АРМ	до 20-ти
ОС платформа	Linux
Интеграция	API, «сухие контакты»
Встроенная система CCTV	«ВОРОН™ Аура», до 50-ти IP камер на NVR, ситуационная привязка камер к зонам периметра
Система связи	Встроенная VOIP связь (до 100 абонентов)