



Быстрый досмотр

©Depositphotos/Gym5037

Как аэропорты ищут способ упростить процедуру проверки пассажиров

В обозримом будущем системы идентификации, сканирующие лица, радужные оболочки глаз и отпечатки пальцев, могут вытеснить и заменить специалистов, проверяющих авиапассажиров. Десятки аэропортов в Европе, Австралии и США уже сейчас используют такие технологии, пассажиры могут проходить проверки, не показывая документов и даже не беседуя с персоналом. Как ожидается, автоматизация досмотра не только повысит безопасность авиаперелетов, но и сделает их более популярными, существенно упростив и ускорив прохождение этой процедуры.

Текст: Александр Флоранский
По материалам The Wall Street Journal

28 %

мировых аэропортов
используют
биометрические
технологии

Биометрические методики — устройства и программное обеспечение, идентифицирующие граждан по индивидуальным физиологическим характеристикам, — поставили человечество перед вопросом, насколько техника способна обнаружить потенциальных террористов в потоке пассажиров эффективней, чем это сделает специалист-человек. По словам разработчиков оборудования и ПО, автоматизация сделает путешествия на воздушном транспорте безопаснее и, ко всему прочему, позволит заработать.

По данным исследования IT-компании SITA, на текущий момент 28 % мировых аэропортов используют биометрические технологии, в 2008 году этот показатель соответствовал 18 %. Международная ассоциация воздушного транспорта и Международный совет аэропортов — две крупнейшие отраслевые группы — поддерживают развитие таких программ. Их представители считают, что необходимость прохождения длительного и тягостного процесса проверки заставляет многих отказываться от поездок, хотя сейчас среднестатистический пункт досмотра обслуживает около 150 человек в час — вдвое меньше, если сравнивать с показателями работы до 11 сентября 2001 года.

«В конечном счете внедрение технологий может полностью избавить нас от необходимости использовать посадочные талоны — функцию билетов смогут выполнять лица пассажиров», — заявляет Майкл Айбитсон, представитель пресс-службы лондонского аэропорта Гатвик, где в прошлом году проводилась пилотная программа, в которой участвовали 3 тыс. человек. Сканировались радужные оболочки глаз, и камеры видеонаблюдения у пропускных пунктов и ворот, ведущих к трапу самолета, автоматически выявляли эти лица среди остальных пассажиров.

В рамках программы Smart Security, проведение которой намечено на 2014 год, планируется задействовать пропускные пункты амстердамского аэропорта Схипхол и лондонского Хитроу. Авторы проекта хотят протестировать ряд устройств и новое программное обеспечение, проверяющее багаж на предмет наличия взрывчатых веществ. Гвидо Питерманс, руководитель проекта, поясняет, что «надежность алгоритма довольно высока» и в техническом отношении суть идеи сводится к замещению сотрудников охраны аэропорта, которые, в отличие от электронных устройств, физически не могут уследить за всем происходящим в помещении аэропорта.

В этом же направлении ведет свою деятельность Таможенная и пограничная служба США. Около 2 млн путешественников, участвующих в программе правительственной службы, вместо разговоров с офицерами охраны проходят через считывание специальными устройствами отпечатков пальцев. Так называемые биометрические киоски минувшим летом использовались 820 тыс. раз, это на 75 % больше сравнительно с 2012 годом. Кроме того, теперь процедуру дактилоскопирования необходимо проходить всем иностранцам, приезжающим в Соединенные Штаты.

Аэропорты и правительственные агентства, помимо прочего, находят применение биометрическим системам и в менее заметных областях. Так, на протяжении многих лет проверки багажа сводились только лишь к обнаружению взрывчатки. Недавно в аэропортах Лас-Вегаса, Атлантик-Сити и международном аэропорту Сиракьюс Ханкок (Нью-Йорк) на смену охранникам пришли автоматизированные ворота, не позволяющие пассажирам вернуться в охраняемую зону. В Гатвике используется система идентификации по чертам лица в целях подсчета пассажиров, стоящих в очередях на пропускных пунктах. Устройство делает снимки и фиксирует практически всех пассажиров, которые подходят к пунктам досмотра; затем снимки ис-

пользуются для того, чтобы отметить человека, которого уже проверили. Полученные данные позволяют подсчитать оптимальное время, необходимое для прохождения досмотра. Представители Гатвика поясняют, что процесс можно сократить до пяти минут, а персонал, исходя из полученной статистики, может принять оперативное решение об организации дополнительных рядов.

В 2013 году появилась первая полностью автоматизированная машина сканирования багажа. Разработка Qyulur Security Systems Inc. может без помощи человека искать любые запрещенные предметы, включая оружие, жидкости и взрывчатые вещества. Не так давно этот девайс прошел тестирование у статуи Свободы, в аэропорту Рио-де-Жанейро и стадионе MetLife в Нью-Джерси. По словам Лизы Долев, основателя компании, руководство Qyulur обсуждало возможность сотрудничества и применения нового устройства с людьми из правительственных служб безопасности из Бразилии, Европы и США.

По мнению экспертов в области авиационной безопасности, биометрические системы защищают от ответственности, связанной с работой оператора сканера. Согласно статистике Счетной палаты США, с 2010 по 2012 год служащие Управления технической безопасности во время проверок около 2 тыс. раз уличались в различного рода нарушениях, включая случаи, когда пассажиры или багаж вовсе не проходили процедуру проверки. В 2010 году во время тестирования сканеров, распознающих человека по чертам лица, в аэропорту Амстердама Схипхол голландские исследователи обнаружили, что статистика корректной работы машин составляет примерно 98 %, — другими словами, один из тысячи пассажиров может проникнуть в самолет по подложным документам. При более внимательном изучении оказалось, что погрешность возникла из-за ошибок в действиях сотрудников, работающих со сканерами.

Правда, находят и скептики, которые возражают против тотальной автоматизации безопасности. Они называют главной уязвимостью техники предсказуемость алгоритмов ее работы. Такого мнения, в частности, придерживается Ричард Блум, он занимается в Университете аэронавтики Эмбри-Риддл (штат Аризона) исследованиями вопросов, относящихся к сфере контртерроризма, разведки и безопасности. «Если представляется возможным узнать принцип работы оборудования, — поясняет Блум, — люди, располагающие определенными ресурсами, почти гарантированно смогут найти способ и обойти препятствие в виде устройства».

Биометрические системы

защищают от ответственности, связанной с работой оператора сканера

По мнению скептиков, **главная уязвимость** техники — предсказуемость алгоритмов ее работы

