

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)

---

Кафедра безопасности полетов и жизнедеятельности

Ш.Ф. Ганиев

# СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**Учебное пособие**

*Утверждено редакционно-  
издательским советом МГТУ ГА  
в качестве учебного пособия*

Москва  
ИД Академии Жуковского  
2021

УДК 656.7:658.516

ББК 052-082.03

Г19

Печатается по решению редакционно-издательского совета  
Московского государственного технического университета ГА

Рецензенты:

*Мерзликин И.Н.* (МГТУ ГА) – канд. техн. наук, доцент;

*Бочкарев А.Н.* (СПАСОП АО «МАШ») – канд. с.-х. наук

**Ганиев Ш.Ф.**

Г19 Система сертификации в области авиационной безопасности  
[Текст] : учебное пособие / Ш.Ф. Ганиев. – М. : ИД Академии Жуковского,  
2021. – 48 с.

ISBN 978-5-907490-14-7

Учебное пособие издается в соответствии с рабочей программой учебной дисциплины «Система сертификации в области авиационной безопасности» для студентов очного обучения направления 20.03.01.

Учебное пособие содержит изложение нормативных правовых актов в области авиационной безопасности, определяющих правила организации АВ и порядок проведения мероприятий по обеспечению АВ в аэропорту.

Рассмотрено и одобрено на заседаниях кафедры 28.09.2021 г. и методического совета 28.09.2021 г.

**УДК 656.7:658.516**

**ББК 052-082.03**

Св. тем. план 2021 г.  
поз. 18

ГАНИЕВ Шамиль Фангалиевич

СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Учебное пособие

*В авторской редакции*

Подписано в печать 27.10.2021 г.

Формат 60x84/16 Печ. л. 3 Усл. печ. л. 2,79

Заказ № 852/1004-УП06 Тираж 30 экз.

Московский государственный технический университет ГА  
125993, Москва, Кронштадтский бульвар, д. 20

Издательский дом Академии имени Н. Е. Жуковского

125167, Москва, 8-го Марта 4-я ул., д. 6А

Тел.: (495) 973-45-68 E-mail: zakaz@itsbook.ru

**ISBN 978-5-907490-14-7**

© Московский государственный технический  
университет гражданской авиации, 2021

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение. ....	4
Раздел 1. Организация системы обеспечения АБ.....	5
1.1 Концепция обеспечения авиационной безопасности в ГА.....	5
1.1.1 Понятие авиационной безопасности и транспортной безопасности.....	6
1.1.2 Система авиационной безопасности .....	7
1.2 Структура системы обеспечения АБ в ГА РФ.....	8
1.3 Категорирование и оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в ГА .....	11
1.3.1 Порядок установления количества категорий и критериев категорирования ОТИ .....	14
1.3.2 Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры.....	16
Раздел 2. Обеспечение авиационной безопасности на авиапредприятии.....	20
2.1 НПА в области обеспечения авиационной безопасности.....	20
2.2 Технические средства обеспечения авиационной безопасности.....	25
2.3 План урегулирование чрезвычайных (кризисных) ситуаций.....	27
Раздел 3. Сертификация объектов, лицензирование и контроль деятельности в сфере обеспечения авиационной и транспортной безопасности.....	35
3.1 Сертификация и лицензирование .....	35
3.2 Государственный контроль (надзор) в области ТБ.....	42
Литература.....	46

## ВВЕДЕНИЕ

Целями освоения дисциплины «Система сертификации в области авиационной безопасности» являются повышение грамотности в вопросах авиационной безопасности, а также, формирование понимания важного значения сертификации в области авиационной безопасности. Под этим понимается готовность и способность личности использовать в повседневной жизни, и в профессиональной деятельности, приобретенную совокупность знаний, умений и навыков для обеспечения комплексной безопасности, а также ориентированный характер мышления, при которых вопросы безопасности рассматриваются как приоритетные при разработке различных проектов.

Процесс изучения дисциплины «Система сертификации в области авиационной безопасности» направлен на формирование у студентов компетенций:

общекультурных:

- способность принимать решения в пределах своих полномочий;

общепрофессиональных:

- способность ориентироваться в основных нормативно-правовых актах в области обеспечения безопасности;

профессиональных:

- готовность осуществлять проверки безопасного состояния объектов различного назначения, участвовать в экспертизах их безопасности, регламентированных действующим законодательством Российской Федерации;

- способность принимать участие в деятельности по обеспечению безопасности человека и окружающей среды на объектах воздушного транспорта.

Вопросы АБ в ГА имеют важное значение, и все мероприятия по выполнению требований законодательства в области авиационной и транспортной безопасности, которые реализуются перевозчиками и субъектами транспортной инфраструктуры, имеют высокую практическую значимость.

## РАЗДЕЛ 1. ОРГАНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

### 1.1 Концепция обеспечения авиационной безопасности в ГА.

Рост числа террористических актов на транспорте за последние десятилетия, показывает важность факта принятия государством необходимых мер по предотвращению несанкционированного вмешательства в деятельность любого вида транспорта. Гражданская авиация всегда являлась и является привлекательным объектом для совершения своих противоправных действий различного вида нарушителей.

В целях обеспечения авиационной безопасности в Российской Федерации создана, и постоянно совершенствуется, система обеспечения АБ, фундаментом которой является законодательная база и нормативные правовые акты.

На рисунке 1 представлены правовые акты, регламентирующие деятельность по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства:



Рисунок 1.

### 1.1.1 Понятие авиационной безопасности и транспортной безопасности.

Авиационная безопасность – это комплекс мер и людских и материальных ресурсов, предназначенных для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. [2]

Воздушный кодекс РФ в п.1 ст. 83 дает следующее определение понятию «Авиационная безопасность»:

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

Транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС) от актов незаконного вмешательства (АНВ). [8]

Обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах воздушного транспорта включает в себя обеспечение авиационной безопасности. [8]

Акт незаконного вмешательства (АНВ) – противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий. [8]

Согласно Приложения 17 ИКАО Акты незаконного вмешательства – это акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и воздушного транспорта, включая в том числе следующее:

- незаконный захват воздушных судов;
- уничтожение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;
- захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;
- насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в распоряжение аэронавигационного средства или службы;
- помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;
- использование находящегося в эксплуатации воздушного судна с целью причинения смерти, тяжелых телесных повреждений или серьезного ущерба имуществу или окружающей среде;
- сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете и на земле, пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности, в аэропорту или в распоряжении средства или службы гражданской авиации.

Согласно п.3 статьи 83 Воздушного кодекса, незаконное вмешательство в деятельность в области авиации – это: 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.

### **1.1.2 Система авиационной безопасности.**

Для предотвращения приведенных угроз вмешательства в деятельность ГА, необходим комплексный подход и организация системы АВ.

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

Основные превентивные меры по обеспечению АВ аэропорта:

- создание контролируемых зон авиационной деятельности аэропорта с расположенными в ней сооружениями и средствами и обеспечение их охраны;
- контроль санкционированного и предотвращение несанкционированного доступа в контролируемые зоны аэропорта;
- организация и производство досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа перед выходом на посадку с целью предотвращения проноса на борт ВС предметов, запрещенных к перевозке;
- досмотр членов экипажей и работников аэропорта перед входом в контролируемые зоны авиационной деятельности;
- производство досмотра грузов, почты и бортзапасов.

Меры обеспечения авиационной безопасности:

- составление и реализация Программ безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта);
- 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;
- создание и совершенствование национального законодательства в области авиационной безопасности страны.

## 1.2 Структура системы обеспечения АБ в ГА РФ

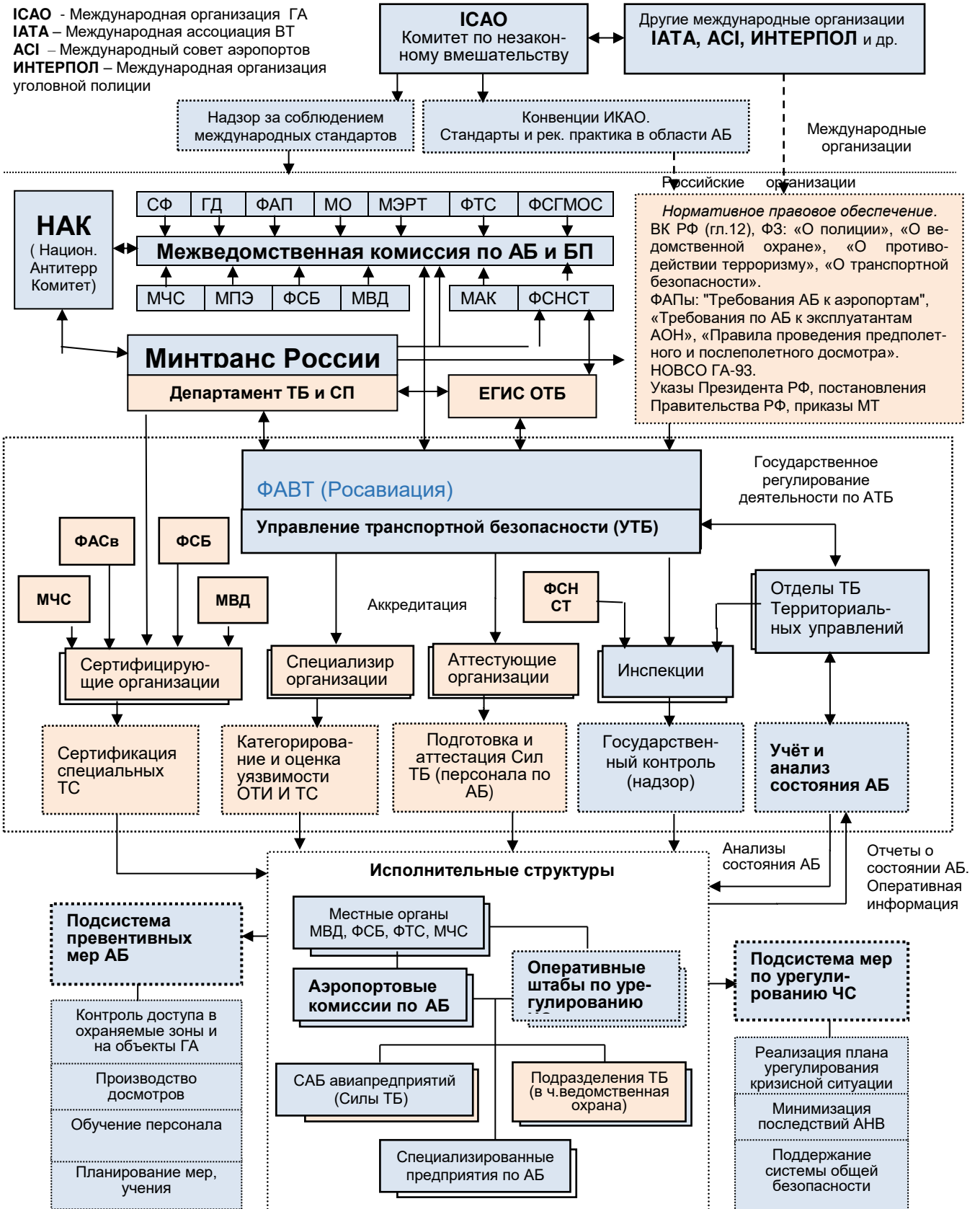


Рисунок 2. Структура системы обеспечения АБ в РФ



На рисунке 2 представлена структура системы обеспечения АБ в РФ.

Выполнение всех мероприятий по обеспечению АБ в РФ проводится на основании Национальной программы АБ, и иных нормативных правовых актов в области обеспечения АБ и ТБ, в строгом соответствии с требованиями ИКАО.

«Каждое Договаривающееся государство принимает в письменном виде и осуществляет национальную программу безопасности гражданской авиации для защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства посредством применения правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярности и эффективности полетов». [2]

### Координация деятельности по обеспечению АБ на федеральном уровне

Каждое Договаривающееся государство создает национальный комитет по авиационной безопасности или аналогичные структуры для координации, связанной с обеспечением авиационной безопасности деятельности министерств, ведомств и других организаций государства, аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление. [3]

Координация деятельности органов исполнительной власти в сфере обеспечения АБ на воздушном транспорте РФ до 1994 года осуществлялась ФСБ России.

В 1994 году образована Межведомственная комиссия по АБ при Правительстве РФ (в качестве Национального комитета по АБ согласно рекомендациям ИКАО).

В 1997 году образована Межведомственная антитеррористическая комиссия РФ и в марте 1998 года была упразднена Межведомственная комиссия по АБ при Правительстве РФ.

В соответствии с ФЗ "О борьбе с терроризмом" в 1998 году образована Федеральная антитеррористическая комиссия и упразднена Межведомственная антитеррористическая комиссия РФ.

В 2006 году, согласно ФЗ «О противодействии терроризму», Федеральная антитеррористическая комиссия преобразована в Национальный антитеррористический комитет (НАК).

### Основные задачи Национального антитеррористического комитета:

- Выработка основ государственной политики в области борьбы с терроризмом в РФ.

- Осуществление сбора и анализа информации о состоянии и тенденциях терроризма на территории РФ.
- Координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих борьбу с терроризмом.
- Участие в подготовке международных договоров в РФ в области борьбы с терроризмом.
- Выработка предложений о совершенствовании законодательства РФ в области борьбы с терроризмом.

В 2008 году создана Межведомственная комиссия по АБ и БП, которая была представлена руководителями (или их заместителями) взаимодействующих правительственных организаций, представителями Государственной Думы, Совета Федерации и Администрации Президента. Возглавил Комиссию Министр транспорта России.

#### Основные задачи Межведомственной комиссии по АБ и БП:

- Совершенствование государственного регулирования в области АБ и БП ГА;
- Подготовка предложений по реализации государственной политики в области АБ и БП ГА;
- Координация деятельности федеральных органов исполнительной власти и других организаций по вопросам АБ и БП ГА;
- Обеспечение взаимодействия, в том числе информационного, заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и других организаций и авиационных предприятий в деятельности, направленной на повышение уровня АБ и БП ГА;
- Анализ информации о состоянии АБ и БП ГА Российской Федерации и организация подготовки информационно-аналитических, методических материалов и прогнозов о состоянии системы АБ и БП ГА;
- Подготовка предложений по совершенствованию государственной системы обеспечения АБ и БП ГА, разработке проектов нормативных актов по вопросам АБ и БП ГА;
- Осуществление анализа реализации мероприятий по обеспечению АБ и БП ГА.
- Рассмотрение вопросов и выработка предложений по финансированию приоритетных организационных мероприятий, фундаментальных и прикладных исследований в области АБ и БП ГА;
- Осуществление в пределах компетенции мониторинга реализации решений Комиссии.

#### Основные задачи Аэропортовой комиссии по АБ и БП:

- Разработка и координация мер и процедур, касающихся АБ в аэропорту;

- Обеспечение взаимодействия различных ведомств в сфере АБ аэропорта;
- Контроль за составлением и выполнением программы безопасности аэропорта, соответствием её международным и национальным стандартам;
- Периодическое проведение анализа (обзоров и инспекционных проверок) состояния безопасности аэропорта и разработки необходимых корректирующих действий или внедрения оборудования и средств;
- Контроль за наличием мер АБ в проектах строительства или реконструкции сооружений и систем аэропорта;
- Организация обучения и подготовки по вопросам безопасности для сотрудников аэропорта и другого персонала. Организация и анализ результатов учений.

### **1.3 Категорирование и оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в ГА**

В 2006 году Минтрансом России была подготовлена и опубликована Государственная концепция обеспечения ТБ. Данная концепция явилась исходным документом, определяющим содержание государственной политики в области обеспечения ТБ, программы ее реализации, формирующим и приводящим в действие механизм исполнения.

09.02.2007 был принят Федеральный Закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», который по истечении 180 дней после опубликования вступил в силу. Он детально предусматривал принятие следующих нормативных правовых актов Правительства и Минтранса России, которые определяют выполнение ряда последовательных мероприятий, в отведенные для них сроки (Рисунок 4):

- утверждение перечня потенциальных угроз [20] (Рисунок 5);
  - утверждение Порядка установления количества категорий и критериев категорирования [22].
  - утверждение Перечня уровней безопасности [13].
  - установление Требований по обеспечению транспортной безопасности, с учетом уровней безопасности и категорирования [23], [24], [25].
  - утверждение правил аккредитации специализированных организаций, которые будут проводить оценку уязвимости.
  - утверждение порядка проведения оценки уязвимости объектов [21].
  - утверждение порядка разработки планов [19].
- и др.

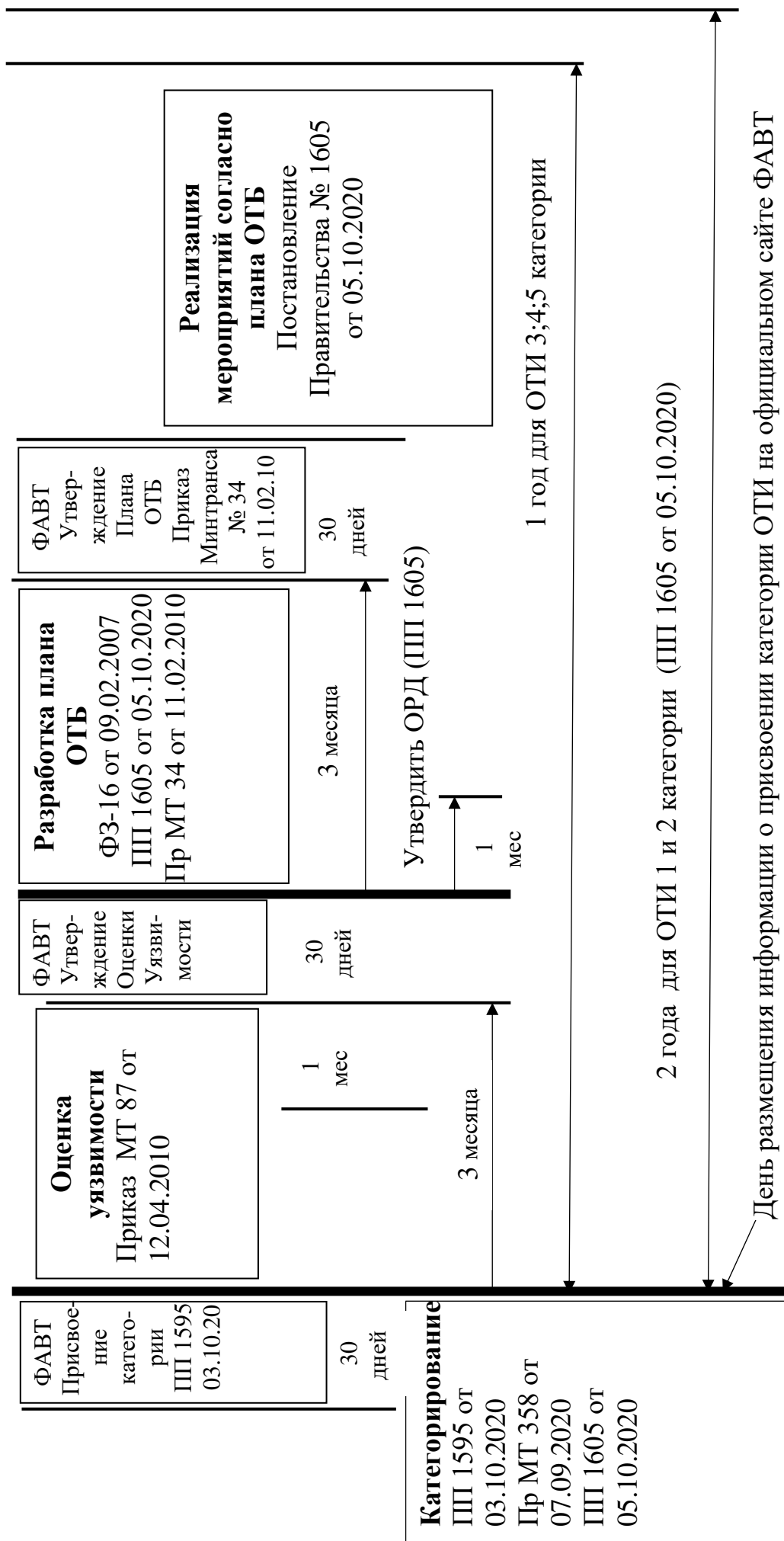
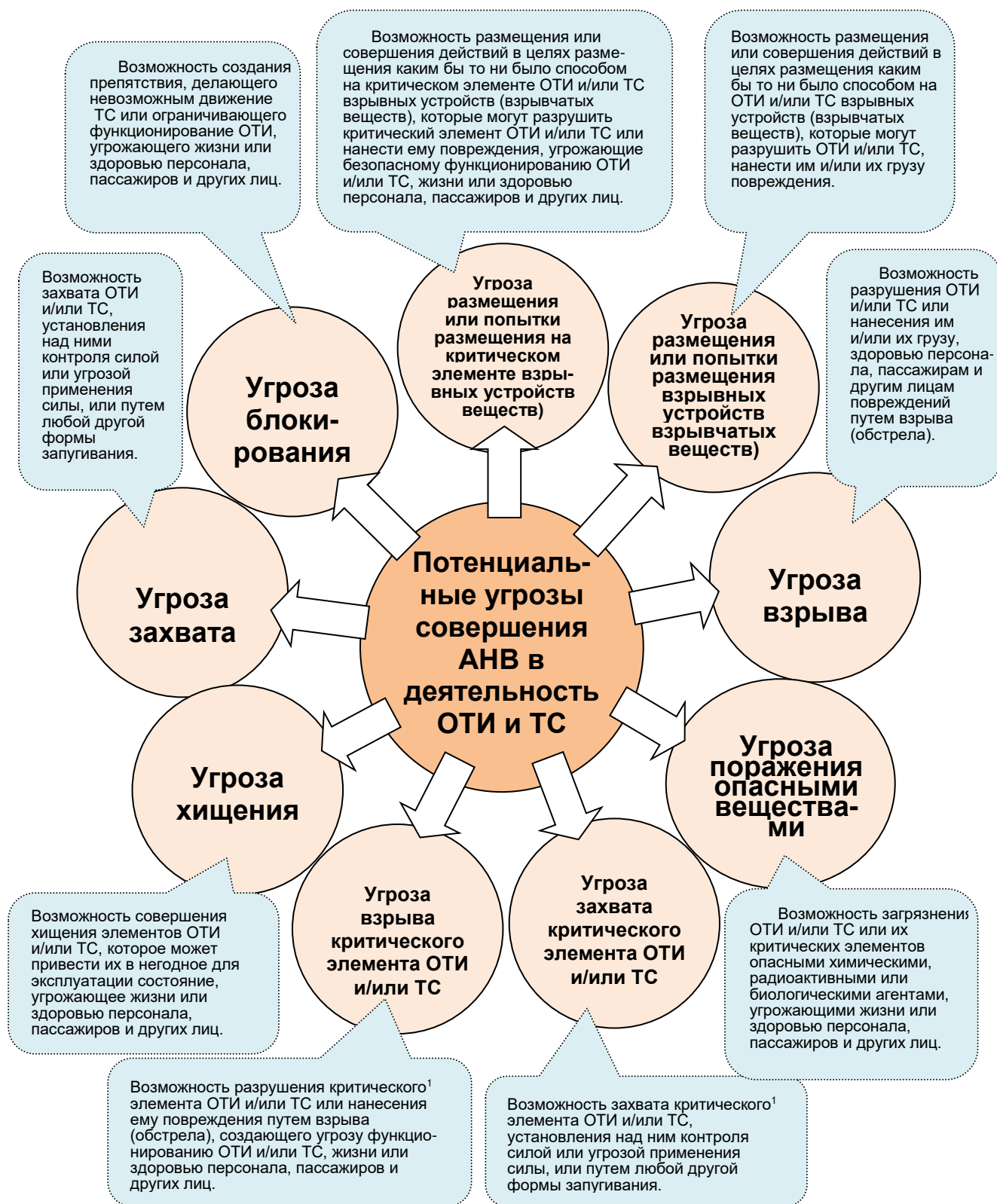


Рисунок 4. Порядок и сроки выполнения требований по ОТБ для ОТИ.

## Перечень потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность транспорта



Критический элемент ОТИ и/или ТС - строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ или ТС, акт незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению их функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций.

Рисунок 5

Для аэропорта, как объекта транспортной инфраструктуры, субъект транспортной инфраструктуры, должен предоставить данные в компетентный орган, и на основании предоставленных данных объекту устанавливается категория с учетом степени угрозы совершения АНВ и его возможных последствий. [22]

После того, как ОТИ была присвоена категория, СТИ должен провести оценку уязвимости ОТИ (оценка уязвимости – это определение степени защищенности ОТИ от угроз совершения АНВ [3]), и далее разработать план обеспечения транспортной безопасности, который является программой по авиационной безопасности аэропорта.

Сроки указанных мероприятий, и их последовательность представлены на рисунке 4.

### **1.3.1 Порядок установления количества категорий и критериев категорирования ОТИ**

НПА в области АБ постоянно совершенствуются, и одним из документов, который был видоизменен, является приказ Минтранса России № 62 от 21 февраля 2011 года «Об утверждении порядка установления количества категории и критериев категорирования ОТИ и ТС компетентными органами в области обеспечения ТБ». В 2020 году данный приказ был отменен в связи с вступлением в законную силу следующих нормативных правовых актов: Постановление Правительства РФ от 03 октября 2020 г. N 1595 «Правила категорирования и установления количества категории ОТИ» и Приказ Минтранса РФ от 07.09. 2020 г. № 358 «Порядок установления критериев категорирования ОТИ». Существенным отличием от предыдущей версии документа является отмена присвоения категорий транспортным средствам, что в свою очередь отменяет требования к авиакомпаниям о разработке планов обеспечения ТБ. Однако, вместо планов ОТБ, перевозчики обязаны разработать паспорта ОТБ, которые в отличие от планов ОТБ не надо согласовывать с компетентным органом (Росавиацией).

Категорирование позволяет определить требуемую степень защиты опасных ОТИ в зависимости от степени угрозы, что важно для определения минимального объема финансовых средств необходимых для создания и эксплуатации единой государственной системы обеспечения ТБ и рационального использования выделяемых средств.

«3. Критериями категорирования ОТИ являются:

3.1. Степень угрозы совершения АНВ в деятельность ОТИ, которая определяется на основании количественных показателей статистических данных

(сведений) о совершенных и предотвращенных АНВ на территории РФ (за исключением заведомо ложных сообщений об угрозе совершения и (или) совершении АНВ), в том числе в отношении категорируемых ОТИ за период последних 12-ти месяцев до даты представления СТИ в Росавиацию заявления и информации для проведения категорирования.

Предоставляемая СТИ информация, в отношении статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных АНВ на территории РФ основывается на информации, полученной от Ространснадзора и ее территориальных органов.

3.2. Возможные последствия совершения АНВ в деятельность ОТИ определяются на основании количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе категорируемым ОТИ.» [32].

Категорирование ОТИ осуществляется компетентными органами в области обеспечения ТБ.

Основной задачей категорирования согласно Постановления Правительства РФ от 03 октября 2020 г. N 1595 является отнесение компетентным органом в области обеспечения ТБ каждого ОТИ к одной из категорий. Устанавливаются не более 5 категорий ОТИ в порядке убывания их значимости - первая, вторая, третья, четвертая, пятая. Категорирование ОТИ осуществляется на основании критериев категорирования по видам транспорта. По результатам категорирования ОТИ присваивается категория, соответствующая наивысшему количественному показателю (формируемых из количественных показателей на основании полной и достоверной информации, представленной СТИ в компетентные органы) любого из критериев категорирования согласно приказа Минтранса РФ №358 от 07.09.2020г.

Категорированные ОТИ вносятся в реестр категорированных ОТИ, который ведется компетентным органом в области обеспечения ТБ на электронных и бумажных носителях.

Приказом Минтранса РФ № 331 от 28.08.2020г. были определены ОТИ не подлежащие категорированию по видам транспорта. Реестр не категорированных ОТИ, также ведет компетентный орган в области обеспечения ТБ (Росавиация).

Требования по обеспечению транспортной безопасности к категорированным ОТИ, к ОТИ не подлежащих категорированию, и к транспортным средствам, определены Постановлениями Правительства РФ № 1605, № 1603, № 1604 от 05.10.2020г. соответственно.

### 1.3.2 Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры

Согласно п.2 ст.2 ФЗ-16 одной из основной задачей обеспечения транспортной безопасности является:

«3) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств – это определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры от угроз совершения актов незаконного вмешательства. [8]

Согласно определению ИКАО, уязвимым местом является любое средство или оборудование, находящееся в аэропорту или связанное с ним, повреждение или уничтожение которого приведет к серьезному нарушению деятельности аэропорта.

Для обеспечения безопасности уязвимых мест аэропорта от угроз совершения АНВ, необходимо определить данные уязвимые места с учетом особенностей каждого аэропорта.

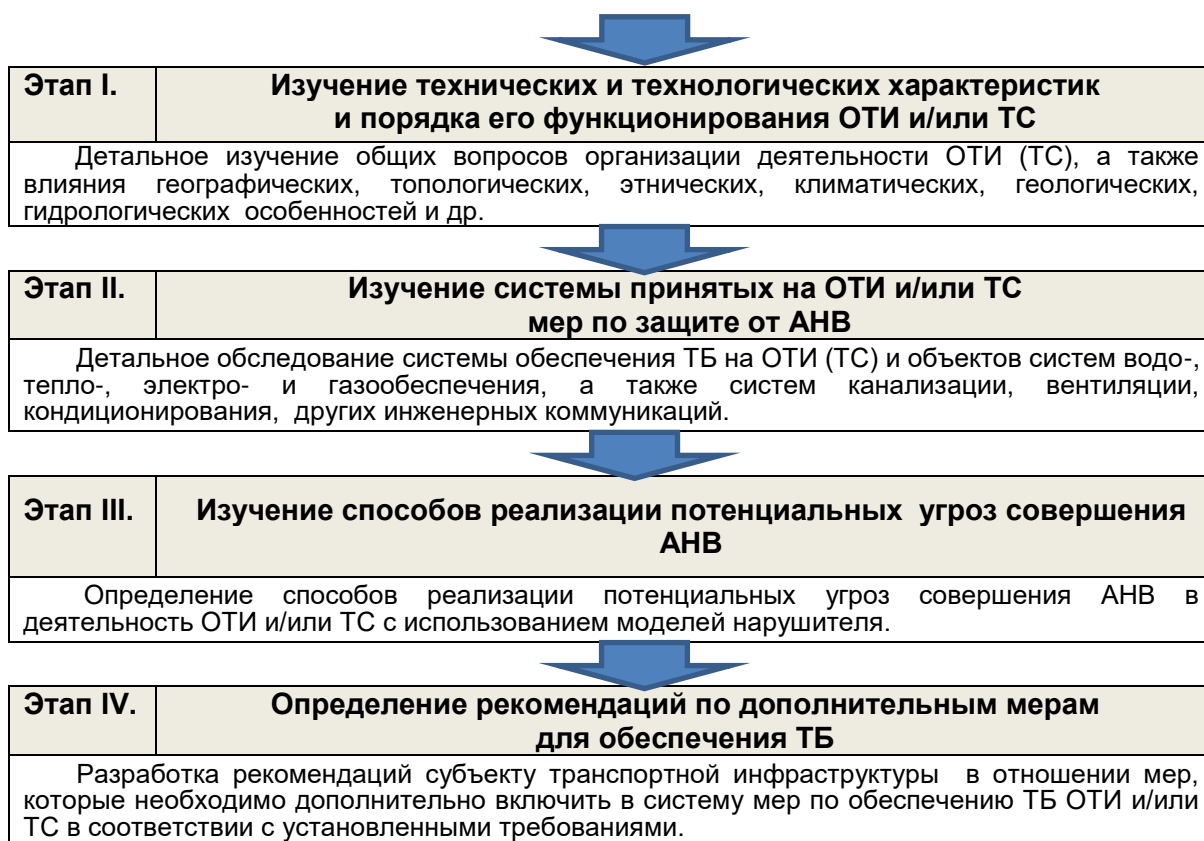
Оценка уязвимости проводится специализированными организациями в области ОТБ на основе публичного договора с учетом требований установленных международными стандартами ИКАО в области защиты ГА от АНВ, Федеральным законом РФ «О транспортной безопасности» и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации по ОТБ. Порядок проведения оценки уязвимости ОТИ определен приказом Минтранса РФ №87 от 12.04.2010г. По завершению проведенной оценки уязвимости ОТИ, результаты утверждаются Росавиацией. Сведения о результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ являются информацией ограниченного доступа, и порядок обращения с ними устанавливается Постановлением Правительства РФ № 1257 от 24.11.2015г.

Проведение оценки уязвимости осуществляется в четыре этапа (рисунок 6). Каждый этап завершается оформлением рабочих или промежуточных результатов. Весь комплекс работ завершается «Заключением о результатах оценки уязвимости», подлежащим утверждению в Федеральном агентстве воздушного транспорта.

Оценка уязвимости ОТИ проводится специализированными организациями в соответствии с Методическими рекомендациями от Федерального агентства воздушного транспорта по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта.



## ОЦЕНКА УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



*Рисунок 6. Основные этапы проведения оценки уязвимости ОТИ.*

Результатами этапов проведения оценки уязвимости ОТИ являются:

1 этап – описание технических и технологических характеристик ОТИ, а также организации их эксплуатации (функционирования), определение границ зоны безопасности и перечня критических элементов;

2 этап – описание системы принятых субъектом транспортной инфраструктуры мер на ОТИ по защите от АНВ, а также оценка ее соответствия требованиям по обеспечению ТБ;

3 этап – описание способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ применительно к модели нарушителя;

4 этап – описание дополнительных мер, которые необходимо принять субъекту транспортной инфраструктуры на ОТИ в соответствии с требованиями по обеспечению ТБ.

При изучении способов реализации потенциальных угроз совершения АНВ (этап № 3) специализированная организация применяет модель нарушителя.

Принцип применения модели нарушителя заключается в определении наиболее вероятных сценариев реализации каждого из видов угроз в отношении оцениваемого ОТИ или ТС с учетом характерных особенностей нарушителя, приведенных в частных разделах модели по видам транспорта, категориям ОТИ.

Модель нарушителя представляет собой совокупность сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности и тактике действий потенциальных нарушителей, их мотивации и преследуемых целях при совершении АНВ в деятельность ОТИ. (таблица 1)

<b>Мотивы угроз совершения АНВ</b>
<p><b>Политические</b>            Политические мотивы нарушителей связаны с геополитическими и экономическими интересами отдельных государств, а также политических партий и объединений.            Рассматриваются все виды угроз за исключением «Угрозы хищения».</p>
<p><b>Идеологические</b>            Идеологические мотивы нарушителей связаны с религиозной, политической или философской системой отдельных государств, конфессиональных групп и религиозных фанатиков.            Рассматриваются все виды угроз за исключением «Угрозы хищения».</p>
<p><b>Экономические</b>            Экономические мотивы нарушителей связаны с желанием получения финансовой или другой материальной выгоды. При этом похищенные ценности, элементы ОТИ или ТС рассматриваются в качестве средств извлечения дохода. Возможно совершение АНВ корыстно мотивированными исполнителями не осведомленными об истинных мотивах организаторов АНВ, такие лица рассматриваются в данной работе, как нарушители, не обладающие осведомленностью об абсолютных целях и мотивах совершения АНВ. Выявление такого нарушителя обладает особой спецификой и сложностями. Другим вариантом действий нарушителей, обладающих экономической мотивацией, может стать разрушение ОТИ или ТС с целью дальнейшего шантажа.            Рассматриваются все виды угроз и, в первую очередь, «Угроза хищения».</p>
<p><b>Экологические</b>            Экологические мотивы нарушителей лежат в основе двух разных явлений, определяющих действия нарушителей: радикальных акций «зеленых» и «борцов» с нарушением экологии мест обитания и действий, направленных на умышленное загрязнение окружающей природной среды, с целью нанесения экологического ущерба и возможного последующего шантажа.            Рассматриваются все виды угроз.</p>
<p><b>Личные</b>            Личные мотивы совершения АНВ могут подразделяться на два вида: эмоциональные и психопатологические. В рамках данного исследования можно сделать вывод о предполагаемом низком уровне оснащенности такого нарушителя.</p>

*Таблица 1. Мотивы угроз совершения АНВ*

Правило проставления условного балльного значения при проведении экспертной оценки возможных вариантов реализации угроз:

1 балл – «Необязательно», проставлялся в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя не являются определяющими факторами для достижения нарушителем цели или могут отсутствовать;

2 балла – «Вероятно», проставлялись в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя могут стать определяющими факторами для достижения нарушителем цели или могут присутствовать в более чем 30% случаев реализации угрозы;

3 балла – «Скорее всего», проставлялись в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя является одним из определяющих факторов для достижения нарушителем цели или могут присутствовать в более чем 60% случаев реализации угрозы;

4 балла – «Почти в каждом случае», проставлялись в случае вывода о том, что данное условие совершения АНВ или характеристика нарушителя является основным определяющим фактором для достижения нарушителем цели или могут присутствовать в более чем 90% случаев реализации угрозы.

Пример проставления условных баллов при проведении экспертной оценки возможных вариантов реализации угроз представлен в таблице 2.

Характеристика нарушителя (для ОТИ)			Степень значимости и вероятность проявления для совершения АНВ по видам угроз								
			Захват	Взрыв	Размещение ВУ	Поражение опасными веществами	Захват критического элемента	Взрыв критического элемента	Размещение ВУ на критич. элементе	Блокирование	Хищение
Тип нарушителя	Внутренний	Одиночный	1	1	1	2	2	2	2	1	4
		Групповой	1	1	1	1	1	1	1	1	3
	Внешний	Одиночный	1	2	3	2	2	2	4	2	3
		Групповой	4	4	4	4	4	3	2	4	3
	Комбинированный		2	2	1	3	3	2	3	1	4
Тактика действий	Открытое нападение		4	3	1	4	4	2	1	4	1
	Скрытое проникновение		2	3	4	2	2	3	3	2	4
	Обманное проникновение		2	2	3	3	3	3	4	1	2
Осведомленность	О целях и мотивах совершения АНВ		4	4	4	4	4	4	4	3	2
	Высокий уровень осведомленности об ОТИ		4	3	2	4	4	4	4	1	4
Оснащенность	Наличие вспомогательных технических средств		2	2	1	3	3	2	3	1	1
	Наличие специальной техники		2	3	1	2	2	1	3	1	1
	Наличие стрелкового вооружения и/или СВУ		4	4	4	4	4	4	4	1	1
	Наличие тяжелого оружия, оружия массового поражения		3	2	1	2	2	3	2	1	1
Подготовленность	Владение техническими средствами и оружием		4	3	3	4	4	3	2	1	1
	Подготовленное физическое состояние		4	1	1	4	4	2	2	2	1
	Устойчивое психологическое состояние		4	4	4	4	4	4	4	2	2
Суммарное количество баллов			48	44	39	52	52	45	47	29	38

Таблица 2. Условная степень значимости совершения АНВ.

По суммарному количеству баллов определяются самые опасные виды угроз для данного ОТИ. Для этих видов угроз, которые представляют наибольший риск для безопасности, необходимо разработать дополнительные меры по снижению опасности возникновения данных видов угроз. Описание этих дополнительных мер и является результатом заключительного этапа проведения оценки уязвимости.

## **РАЗДЕЛ 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА АВИАПРЕДПРИЯТИИ.**

### **2.1 НПА в области обеспечение авиационной безопасности**

Обеспечение АБ регулируется различными нормативными правовыми актами РФ и документами ИКАО. Обеспечение любой безопасности, в том числе и авиационной безопасности, или транспортной безопасности, заключается в выполнении установленных правил и мероприятий по трем составляющим: по персоналу (это обучение в АУЦ, аттестация и т.п.); по оборудованию и техническим средствам обеспечения АБ (перечень оборудования, сертификация, и т.п.); по организации самого процесса обеспечения АБ (порядок, сроки, регламент и т.п.). Качество выполнения требований по каждому из этих элементов на каждом этапе процесса обеспечения АБ контролируется надзорными органами, что позволяет достичь приемлемого уровня безопасности в целом.

Рассмотрим некоторые из документов в области обеспечения АБ, которые дают определения, и раскрывают цели и задачи обеспечения АБ.

Федеральный закон РФ № 60 от 19.03.1997г «Воздушный кодекс РФ»

Статья 83. Авиационная безопасность

2. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

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 на воздушные суда посторонних лиц;
- 3) исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- 4) предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом "О полиции";
- 5) реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов;
- 6) исключения возможности несанкционированного доступа посторонних лиц к беспилотным авиационным системам.

На основании данного ФЗ-60 (Воздушный кодекс РФ), а также с учетом стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в ноябре 2005 года были разработаны «Федеральные авиационные правила. Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденные приказом Минтранса России № 142 от 28.11.2005г. Данные правила определяют:

«Раздел II. Организация и обеспечение АБ в аэропорту.

3. 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.

5. САБ аэропорта, САБ эксплуатантов (авиационных предприятий) оснащаются служебным оружием и специальными средствами в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также техническими средствами досмотра, охраны и контроля доступа, автотранспортом, средствами связи и другими необходимыми материальными средствами.

6. Сотрудники САБ аэропортов и САБ эксплуатантов (авиационных предприятий) проходят специальную профессиональную подготовку, повышение квалификации, переподготовку в сертифицированных

образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования по утвержденным учебным программам с получением документа установленного образца.

7. Аэропорты и эксплуатанты (авиационные предприятия) должны иметь программы обеспечения авиационной безопасности, содержащие комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности применительно к особенностям условий базирования, географии полетов воздушных судов, типов эксплуатируемых воздушных судов, объема пассажирских и грузовых перевозок и другим факторам». [15]

Также в этом документе определены требования к реконструируемым и строящимся аэропортам, проекты которых должны предусматривать вопросы обеспечения АБ.

В следующем разделе данного документа определен порядок организации пропускного и внутриобъектового режима.

«III. Организация и обеспечение пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту.

16. В контролируемой зоне аэропорта не допускается:

- а) эксплуатация автомобилей и механизмов, не зарегистрированных в установленном порядке, а также личного транспорта;
- б) использование без разрешения администрации аэропорта кинокамер, фото- и видеоаппаратуры;
- в) нахождение авиационного персонала, работников авиационных предприятий и иных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта после окончания рабочего времени (смены) без разрешения администрации;
- г) курение и разведение огня в не предусмотренных для этого местах;
- д) загромождение территории строительными и другими материалами, предметами, которые затрудняют движение транспорта;
- е) нецелевое использование аэродромной территории.

17. КПП аэропорта оборудуются средствами связи, освещением, турникетами, металлическими воротами с автоматизированными системами открытия и закрытия, приводимыми в действие с помощью средств дистанционного управления, системой видеонаблюдения и видеозаписи, тревожной сигнализацией, стационарными техническими средствами досмотра физических лиц, а также смотровыми площадками, специальными устройствами для досмотра транспортных средств и грузов и принудительной остановки». [15]

В последующих разделах документ определяет организацию и обеспечение охраны воздушных судов и объектов аэропорта, организацию предполетного и послеполетного досмотра, действия по урегулированию ЧС, связанных с АНВ в деятельность ГА, а также отдельный раздел посвящен

особенностям обеспечения АБ в аэропортах Московского аэроузла, международных аэропортов и аэропортах федерального значения.

На рисунке 7 представлен процесс обеспечения АБ.

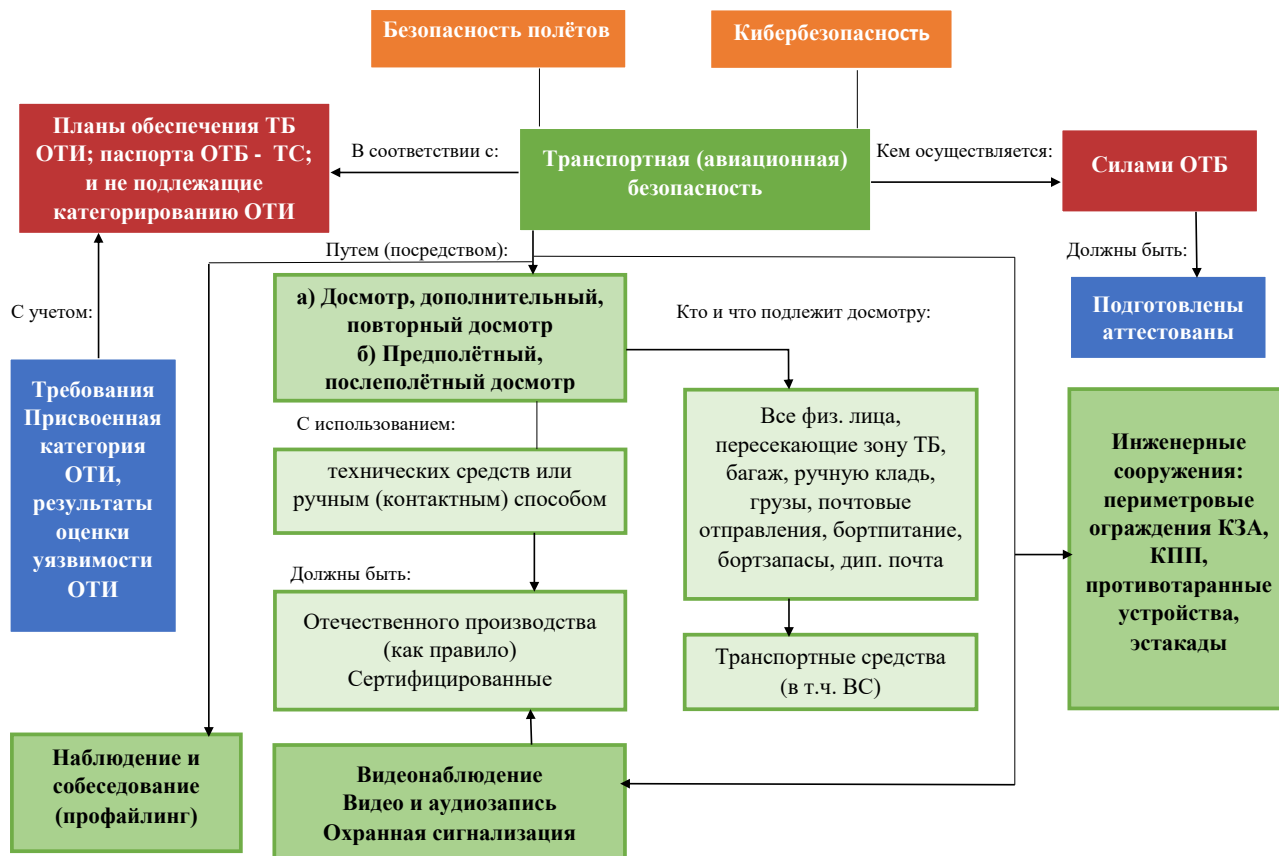


Рисунок 7. Процесс обеспечения АБ

### Постановления Правительства РФ № 1605 от 05.10.2020 года

Постановление Правительства РФ № 1605 от 05.10.2020 года является основным документом при выполнении субъектами транспортной инфраструктуры требований по обеспечению транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры, в частности - в аэропорту. Постановление определяет требования к СТИ по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий ОТИ воздушного транспорта. Определены сроки реализации ряда мероприятий, и порядок организации защитных мер по обеспечению АБ и ТБ.

Для примера рассмотрим часть указанных требований:

**6. Субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности ОТИ обязаны:**

26) обеспечить аудио- и видеозапись в целях документирования действий СОТБ на КПП и постах ОТИ, а также пунктах управления ОТБ в соответствии с планом обеспечения безопасности;

29) организовать пропускной и внутриобъектовый режимы на ОТИ в соответствии с организационно-распорядительными документами СТИ, направленными на реализацию мер по обеспечению ТБ ОТИ, и планом обеспечения безопасности, в том числе установить единые виды постоянных и разовых пропусков в соответствии с Правилами организации допуска;

30) в соответствии с планом обеспечения безопасности установить технические средства обеспечения транспортной безопасности, предусмотренные частью 8 статьи 12.2 Федерального закона;

и т.п.

#### Федеральный закон РФ № 16 от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности»

В федеральном законе РФ № 16 от 09.02.2007г. «О транспортной безопасности» прописаны общие требования к обеспечению ТБ. Определены задачи по обеспечению ТБ для субъектов всех уровней: субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики, органы местного самоуправления и федеральные органы исполнительной власти.

Рассмотрим требования документа в части касающегося технических средств обеспечения ТБ при проведении досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности.

«Статья 12.2 Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности.

7. При проведении досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях ОТБ используются рентгенотелевизионные, радиоскопические установки, стационарные, переносные и ручные металлодетекторы, газоаналитическая и химическая аппаратура, а также другие устройства, обеспечивающие обнаружение оружия, ВВ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в ЗТБ или ее часть.

8. Технические средства ОТБ (системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, предназначенные для использования на ОТИ и ТС в целях обеспечения ТБ) подлежат обязательной сертификации в соответствии с законодательством РФ. Требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения ТБ и порядок их сертификации определяются Правительством РФ (Постановление Правительства № 969 от 2016г.)».



## 2.2 Технические средства обеспечения авиационной безопасности.

Технические средства обеспечения АБ - специальные устройства, предназначенные для использования самостоятельно или как часть какой-либо системы при обеспечении защиты от АНВ в деятельность ГА и ее служб.

Для обеспечения требуемого уровня АБ аэропорты и аэродромы должны быть оборудованы следующими техническими средствами АБ:

1) для защиты от несанкционированного проникновения посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону и на объекты инфраструктуры аэропорта - инженерно-техническими средствами охраны (Рисунок 8):

- защитные сооружения; - средства наблюдения; - система контроля и управления доступа; - тревожная и охранная сигнализация, - различные виды связи.



Рисунок 8. Технические средства обеспечения авиационной безопасности.

2) для проведения досмотра пассажиров, багажа, вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала, грузов и почты, бортовых запасов воздушного судна и бортового питания - техническими и специальными средствами досмотра (Рисунок 9):

- рентгенотелевизионные интроскопы;
- сканирующие системы досмотра пассажиров;
- металлодетекторы;
- средства для обнаружения паров или частиц взрывчатых веществ.



Рисунок 9. Технические средства досмотра.

Совершенствуется и активно внедряется интеллектуальные системы видеонаблюдения с функцией распознавания лиц. Система распознавания лиц сканирует и "запоминает" лица всех людей, проходящих мимо видеокамеры, определяет идентичность входных данных, представляющих собой изображение лица человека, осуществляет анализ, инвариантный синтез образа объекта, сравнение с базой данных террористов или лиц в розыске и распознавание. Одновременно проходит проверка идентичности живого лица с фотографией в паспорте, удостоверении личности. Масштабное тестирование системы

распознавания лиц доказало очень высокую точность этой технологии, что позволяет эффективно ее использовать для авиационной безопасности.

### 2.3 План урегулирование чрезвычайных (кризисных) ситуаций

«5.1.4. Каждое Договаривающееся государство обеспечивает разработку планов на случай непредвиденных обстоятельств и выделение ресурсов для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств отрабатываются на регулярной основе.» [3]

Такие планы должны охватывать по крайней мере следующие вопросы:

- а) порядок действий в случаях возникновения актов незаконного вмешательства террористической направленности в деятельность аэропорта;
- б) выявление возникновения и оценка угрозы таких актов;
- в) усиление мер безопасности на основе оценки угрозы;
- г) порядок действий в случаях возникновения кризисной ситуации в деятельности аэропорта не террористического характера (вследствие авиационного происшествия, техногенных или природных катастроф);
- д) меры по практической отработке плана и его совершенствованию (регулярное проведение учений для тренировки персонала, выявления и устранения недостатков).

В таблице 3 представлены принципы организации ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства.

<b>Принципы организации ответных действий в связи с АНВ</b>	
<b>1</b>	Благополучное освобождение пассажиров и экипажа является главной целью, имеющей приоритет по отношению к таким другим важным соображениям, как задержание и наказание преступников и защита имущества;
<b>2</b>	Ответные меры должны быть направлены на то, чтобы предотвратить или свести к минимуму материальный ущерб и/или телесные повреждения. При этом необходимо обеспечить, чтобы лица, совершающие АНВ, столкнулись с хорошо организованными и эффективными ответными мерами.
<b>3</b>	Переговоры с правонарушителями всегда должны иметь приоритет перед применением силы до тех пор, пока для лиц, ответственных за принятие решений, не станет очевидной необходимость применения силы, если все другие возможности исчерпаны, а процесс переговоров зашел в тупик. Такие переговоры должны проводиться специально подготовленными и квалифицированными лицами, поскольку в этом случае существует гораздо большая вероятность успешного разрешения инцидента с минимальным числом человеческих жертв, ранений и наименьшим материальным ущербом.
<b>4</b>	Любые действия по пресечению акта незаконного захвата ВС должны учитывать рекомендации его командира, а также мнения эксплуатанта.
<b>5</b>	ВС, подвергнувшись АНВ, безопаснее всего находиться на земле. Лучше всего его разместить в изолированном месте стоянки, чтобы свести к минимуму нарушение нормального режима работы аэропорта;

<b>6</b>	Должен быть разработан соответствующий порядок действий и обеспечено необходимое оборудование для установления надежных каналов связи между воздушным судном и лицами, ведущими переговоры.
<b>7</b>	Должны быть организованы сбор и распространение необходимой информации о ВС, подвергшемся акту незаконного вмешательства

Таблица 3.

На рисунке 10 представлен порядок действий работников аэропорта (САБ, ПТБ) при поступлении информации об угрозе АНВ.

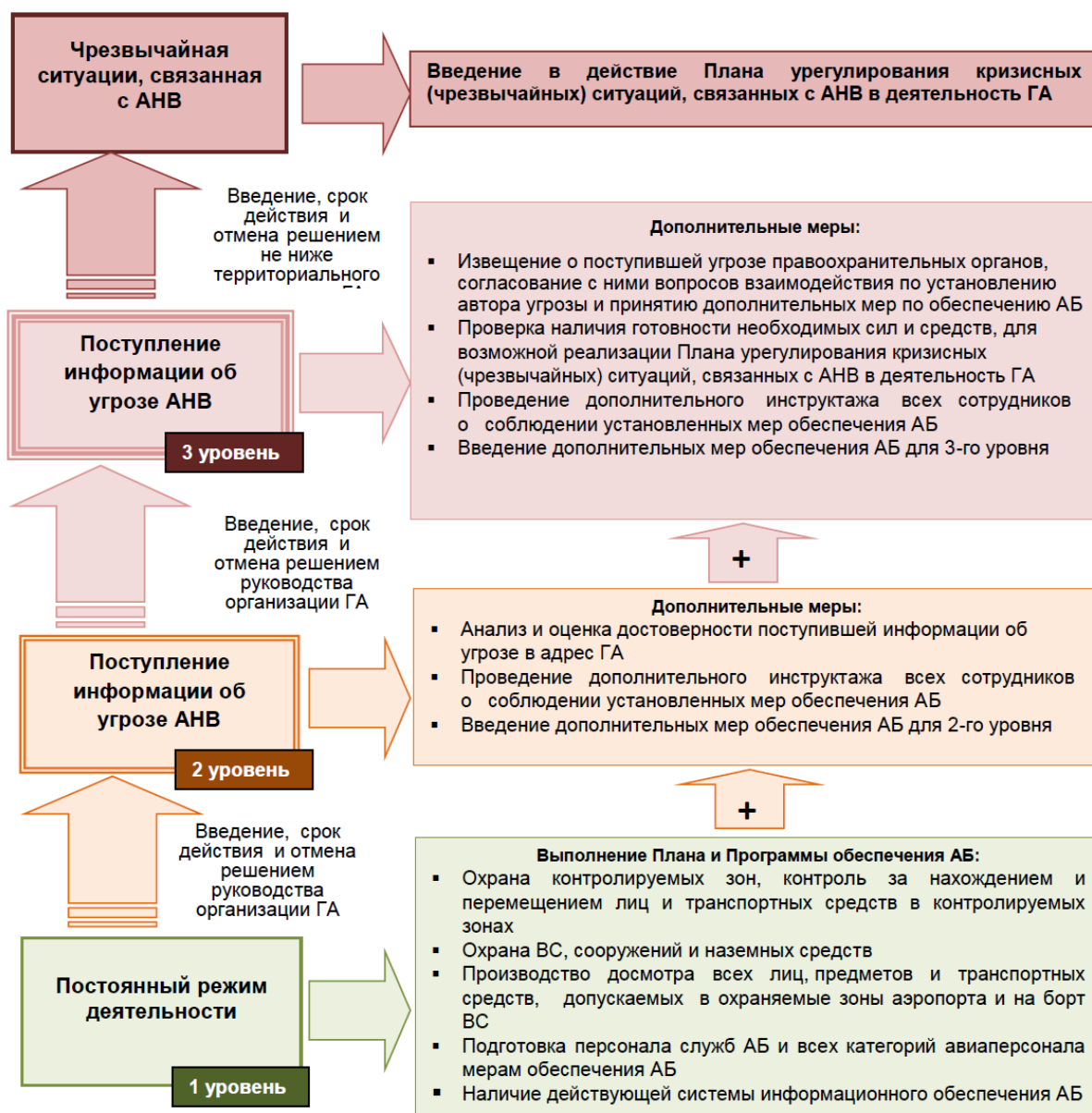


Рисунок 10. Порядок действий работников САБ при поступлении информации об угрозе АНВ.

Для оперативного реагирования на любую чрезвычайную ситуацию, в аэропорту должен быть разработан план урегулирования ЧС. Примерный план должен содержать следующие положения:

## Часть I. ВВЕДЕНИЕ

Цели, сфера применения, основные правила обеспечения безопасности и ликвидации ЧС.

## Часть II. ОБЩИЕ РАЗДЕЛЫ ПЛАНА

Общепринятые для аэропортов темы по общим проблемам безопасности и чрезвычайным ситуациям.

1. Описание аэропорта и применимость плана.
2. Организация и координация действий в чрезвычайной ситуации.
3. Командный пункт аэропорта. Пункты сбора ресурсов.
4. Обеспечение безопасности (охрана) аэропорта.
5. Административно-хозяйственное обеспечение.
6. Медицинское обеспечение.
7. Взаимодействие с общественностью. Пресс-центр.

## Часть III. ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ СИТУАЦИИ В АЭРОПОРТУ

Возможные чрезвычайные ситуации и действия различных служб и органов по их ликвидации.

8. Действия в чрезвычайных ситуациях, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность аэропорта.

Захват / угон ВС, угроза взрыва, диверсии (попытки диверсий), блокирование ВС или сооружений аэропорта, несанкционированное на объекты, поджог, беспорядки, саботаж, вымогательство, инциденты и др. кризисные ситуации, связанные с АНВ.

9. Действия в чрезвычайных ситуациях, связанных с безопасностью полетов.

Авиационные происшествия, ЧП.

10. Действия в чрезвычайных ситуациях, техногенного характера и при стихийных бедствиях.

Пожары и взрывы, аварии, стихийные бедствия (землетрясения, бури, ураганы, смерчи, циклоны, цунами, крупный град и т.д.), инфекционная заболеваемость (эпидемия людей и животных).

## Часть IV. ДЕЙСТВЕННОСТЬ ПЛАНА

11. Учения и анализ действенности плана действий в чрезвычайных ситуациях.

Отработка и пересмотр плана действий в ЧС. Цель, штабные учения, ограниченные учения, полномасштабные учения, анализ действий после кризиса.

## Часть V. ПРИЛОЖЕНИЯ К ПЛАНУ

1. Структурная схема оповещения служб и органов
2. Номера телефонов на случай возникновения чрезвычайных ситуаций
3. Карты и схемы аэропорта и прилегающей местности, организационных структур
4. Руководство по действиям персонала аэропорта и авиакомпаний в ЧС

5. Контрольный лист действий на случай ЧС связанной с АНВ
6. Контрольный лист действий на случай кризисной ситуации, связанной с БП
7. Контрольный лист действий на случай ЧС техногенного характера
8. Контрольный лист действий на случай ЧС природного происхождения
9. Опросный лист по плану урегулирования чрезвычайных ситуаций
10. Перечень возможных чрезвычайных ситуаций в аэропорту
11. Перечень оперативной информации по АНВ, представляемой в государственные органы
12. Перечень и состав руководящих документов

Перечень и состав Приложений может корректироваться и дополняться различными документами, имеющими отношение к локализации и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Порядок информирования об угрозах совершения и о совершении АНВ на объектах транспортной инфраструктуры [26].

1. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны незамедлительно представлять информацию согласно Перечню потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ и ТС, утв. приказом Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 05.03.2010 г. № 52/112/134, в компетентные органы в области обеспечения ТБ через ФСНТ и её территориальные органы. При этом используются телефонные и радиосредства связи, в случае их отсутствия - электронные и/или факсимильные средства связи.

2. Информирование согласно п.2 осуществляется по месту фактического нахождения ОТИ, месту регистрации и фактического нахождения ТС.

3. При получении анонимной информации об угрозах совершения и о совершении АНВ представляется информация в государственные органы, указанные в пункте 3 настоящего Порядка, согласно разделу III соответствующего приложения к настоящему Порядку.

4. При представлении информации указывается:

Ф.и.о. лица, передающего сообщение, занимаемая им должность, наименование субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика.

Далее сообщается информация согласно соответствующему приложению к настоящему Порядку.

5. Фиксируется в разделе IV соответствующего приложения к настоящему Порядку ф.и.о, занимаемые должности лиц, принявших сообщение, указывается дата и время ее передачи и сообщение удостоверяется подписью (в т.ч. электронно-цифровой подписью, при наличии).

6. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики фиксируют факт передачи, дату и время передачи информации, согласно п.2 настоящего

Порядка, по средствам электронной, факсимильной связи в соответствии с их программными и техническими средствами.

7. Срок хранения носителей информации, переданной согласно п.2, составляет не менее одного месяца.

#### Виды и порядок сбора и распространения информации о ВС, подвергающемся АНВ

Для эффективного принятия необходимых мер по оказанию помощи ВС, подвергшемуся АНВ, необходимо организовать оперативный сбор информации об этом событии, и её распространение законно заинтересованным в этой информации лицам.

Информация о полёте ВС, подвергшегося АНВ:

1. Данные об известном или предполагаемом маршруте полёта;
2. Данные об известном или предполагаемом пункте назначения и расчетном времени прибытия;
3. Дополнительную информацию к плану полёта, такую, как данные о продолжительности полёта по запасу топлива (по возможности, в часах и минутах) и о количестве на борту членов экипажа и пассажиров;
4. Данные о составе лётного экипажа, а также о знании членами экипажа предполагаемого маршрута и об опыте полётов по этому маршруту;
5. Сведения о присутствии сотрудника службы безопасности на борту ВС (ССББ);
6. Сведения о наличии на борту ВС навигационных карт и соответствующей документации;
7. Данные об ограничениях (нормировании) полётного времени лётного экипажа с учетом уже проведенного в полёте количества часов.
8. Количество, фамилии и гражданство пассажиров и, по возможности, правонарушителей;
9. Количество и состояние раненых на борту;
10. Число единиц, тип (и любая другая соответствующая информация) оружия, взрывчатых и зажигательных веществ, а также устройств или других веществ, которые имеются или могут иметься у правонарушителей;
11. Физическое состояние членов лётного экипажа и ССББ, если они находятся на борту.

## Действия по урегулированию кризисной ситуации

### Управление кризисной ситуацией

В случае серьёзной кризисной ситуации, согласно рекомендациям ИКАО [2] в процессе её урегулирования должны быть задействованы две группы управления:

1) группа по управлению кризисной ситуацией (ГУКС) на уровне аварийного оперативного центра аэропорта (оперативный штаб по урегулированию ЧС);

2) национальный центр контроля и координации (НЦКК) на уровне национального аварийного оперативного центра (АОЦ). НЦКК состоит из правительственных должностных лиц и является исполнительным руководящим центром.

ГУКС находится в аэропорту и является оперативным руководящим центром во время инцидента. Членов ГУКС следует отбирать, исходя из их квалификации, опыта и знания различных типов кризисных ситуаций.

### Контролирование доступа в зону инцидента

Необходимо определить контролируруемую зону ограниченного доступа, включающую основную зону инцидента. В пределах указанной контролируемой зоны следует установить внешний и внутренний кордоны вокруг фактического места инцидента с передовым контрольно-пропускным пунктом (ПКПП) для регулирования любого доступа к внутреннему кордону (Рисунок 11).

Важно, чтобы в случае акта незаконного захвата ПКПП был мобильным.

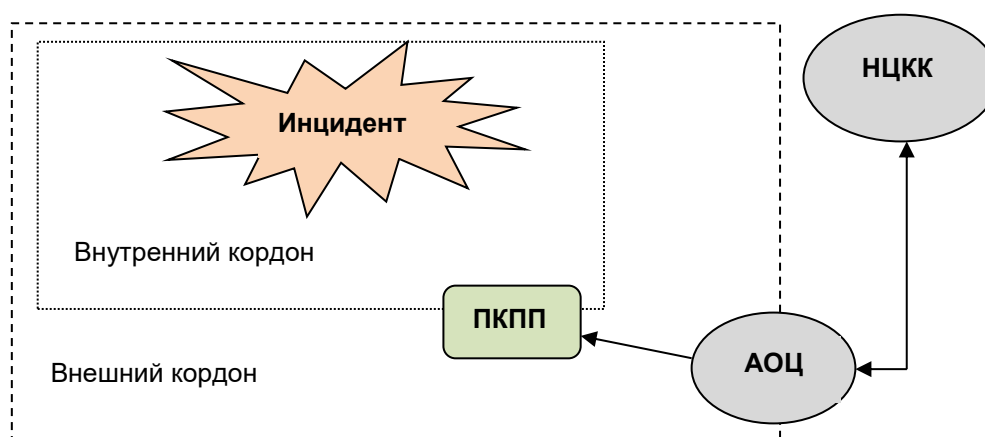


Рисунок 11. Контролирование доступа в зону инцидента.

За пределами внутреннего кордона следует назначить место встречи и район сосредоточения представителей всех ведомств, прибывающих к месту инцидента. Аварийные службы, такие как пожарные команды и бригады скорой



помощи, должны размещаться рядом с местом встречи за пределами внутреннего кордона и быть готовы к ликвидации последствий взрыва или пожара.

#### Изолированное место стоянки

ИМС должно находиться, по возможности, на расстоянии не менее 400 м от других мест стоянки ВС, РД, ВПП, зданий, общественных зон, хранилищ топлива или зон размещения других воспламеняющихся материалов.

#### Аварийный оперативный центр (оперативный штаб по урегулированию чрезвычайных ситуаций)

АОЦ должен иметь как минимум следующее оборудование и характеристики:

- а) все виды дистанционной связи: радиосвязь, телевидение, достаточное количество телефонных линий, сотовые телефоны;
- б) карты-схемы, планы и фотографии аэропорта и прилегающих к нему районов, макет аэропорта в масштабе;
- в) действующие информационные табло, планы места инцидента, поэтажные планы, планы инфраструктуры (водоснабжение, канализация, электропитание, газ);
- г) ЭВМ и/или средства подключения портативных ЭВМ;
- д) резервный источник электропитания;
- е) достаточное количество рабочих мест (столов, стульев и др.) для всех членов группы по управлению кризисной ситуацией (ГУКС);
- ж) туалетные комнаты и пищеблок;
- з) находящиеся вблизи помещения, предназначенные для представителей прессы, членов семей и родственников.

#### Средства связи

Вероятно, единственным средством связи, обеспечивающим требуемую степень гибкости, будет система радиосвязи. Однако следует принимать во внимание, что при этом должны применяться шифрование или другие методы защиты передаваемой информации, поскольку радиопереговоры могут прослушиваться преступниками, представителями прессы и другими сторонами с ограниченным доступом к конфиденциальной информации.

Желательно заранее предусмотреть использование защищенных линий связи между передовым контрольно-пропускным пунктом, АОЦ, группой для ведения переговоров и аэродромным диспетчерским пунктом.

#### Пресса и средства массовой информации

Для взаимодействия со средствами массовой информации необходимо взять этот процесс под жёсткий контроль. С этой целью необходимо создать

пресс-центр, организовать проведение регулярных брифингов, сообщать сведения, утверждённые начальником ГУКС.

Для примера рассмотрим действия, которые необходимо принять в аэропорту при реагировании на различные виды угроз. (Таблица 4)

### Действия при угрозах

Меры, принимаемые на ОТИ при реагировании на подготовку совершения АНВ	Угроза								
	Захват	Взрыв	Размещение ВУ	Поражение ОпВ	Захват КЭ	Взрыв КЭ	Размещ. ВУ на КЭ	Блокирование	Хищение
Оперативное доведение информации до руководства СТИ и сил обеспечения ТБ	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Информирование установленным порядком	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Усиление охраны объекта по периметру и на критических элементах	+	+	+	+	+	+		+	+
Усиление охраны объекта на критических элементах							+		
Усиление наблюдения за КЭ ОТИ							+		
Усиление наблюдения за движением автотранспорта на въезд и выезд в районе КПП								+	
Приведение в немедленную готовность ГБР	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Проведение досмотра в целях обеспечения ТБ всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) через КПП физических лиц и материальных объектов	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Введение ограничений или запрета на допуск посетителей на территорию ОТИ	+		+			+		+	+
Введение запрета на допуск посетителей на территорию ОТИ.		+		+					
Введение запрета на допуск посетителей на КЭ ОТИ					+		+		
Введение ограничений или запрет на использование технических средств и средств связи		+	+			+	+		
Привлечение кинологовических служб для выявления взрывных устройств		+	+			+	+		
Подготовка и проведение мероприятий по эвакуации персонала и посетителей			+	+		+			
Привлечение специализированных подразделений для проведения радиационного и химического контроля на территории ОТИ				+					

Таблица 4. Меры при реагировании на угрозу совершения АНВ

С целью поддержания высокого уровня компетенции работников службы авиационной безопасности, их профессиональных и оперативных действий,

рекомендуется проводить учения в аэропорту по отработке мероприятий на случай непредвиденных ситуаций на регулярной основе. На учениях необходимо также обязательно отрабатывать согласованные взаимодействия между различными службами и органами управления. Согласно нормативных правовых документов учения проводятся в зависимости от присвоенной объекту транспортной инфраструктуры категории, и составляет:

Для ОТИ 1 и 2 категории - один раз в полгода;

Для ОТИ 3-5 категории - раз в год;

Для ОТИ не подлежащих категорированию – один раз в два года.

### **РАЗДЕЛ 3. СЕРТИФИКАЦИЯ ОБЪЕКТОВ, ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.**

#### **3.1 Сертификация и лицензирование в ГА.**

В соответствии с Конвенцией о международной организации ГА (ИКАО) государство несет ответственность за разработку законодательства, регулирующего деятельность ГА, ее защиту от АНВ и организацию системы надзора и контроля за выполнением установленных требований обеспечения АБ. Основным методом, посредством которого государство через специально уполномоченный орган в области ГА может осуществлять необходимый контроль за деятельностью аэропортов, авиапредприятий и эксплуатантов, является их сертификация и выдача Сертификата соответствия.

Сертификация – форма осуществляемого органом по сертификации подтверждения соответствия объектов требованиям технических регламентов, положениям стандартов или условиям договоров. [12]

Орган по сертификации авиационной безопасности (ОСАБ ССВТ) – это аккредитованный в установленном порядке в Системе сертификации на воздушном транспорте РФ орган, предназначенный для проведения сертификации соответствия АБ объектов воздушного транспорта сертификационным требованиям, в пределах своей области аккредитации.

Объект сертификации на воздушном транспорте - продукция, работы и услуги, юридические лица, которые непосредственно связаны с обеспечением деятельности воздушного транспорта

Специальные технические средства обеспечения АБ - специальные устройства, предназначенные для использования самостоятельно или как часть какой-либо системы при обеспечении защиты от АНВ в деятельности ГА и ее служб (средства обнаружения оружия, взрывчатых веществ, инженерно-технические средства охраны и сигнализации о вторжении).

Цель сертификации:

- создание условий для эффективной деятельности ГА РФ;
- подтверждение соответствия АБ Организаций, осуществляющих аэропортовую деятельность в области обеспечения АБ, требованиям Норм, правил и процедур по АБ;
- обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов, наземного персонала авиапредприятий;
- обеспечение охраны аэропортов, объектов ГА и ВС;
- обеспечение пропускного и внутриобъектового режима в аэропортах и авиапредприятиях;
- обеспечение досмотра пассажиров, членов экипажей воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов;
- обеспечение конфиденциальности информации по АБ и ее защиты от недобросовестности юридических и физических лиц, деятельность которых связана с обеспечением АБ.

Сертификация по АБ проводится комплексно по всей системе мер обеспечения АБ или по основным ее направлениям.

Основными направлениями сертификации АБ являются:

- обеспечение АБ аэропорта (авиапредприятия);
- обеспечение АБ эксплуатанта;
- специальные технические средства обеспечения АБ.

Объекты сертификации в ГА:

- Продукция, юридические лица и индивидуальные предприниматели, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полётов и авиационной безопасности;
- Аэродромы и аэропорты;
- Воздушные суда;
- Авиационные двигатели, воздушные винты;
- Бортовое и наземное авиационное оборудование и другие объекты;
- Авиационные предприятия и индивидуальные предприниматели, осуществляющие и обеспечивающие воздушные перевозки и авиационные работы;
- Юридические лица, осуществляющие ТО и ремонт АТ;
- Юридические лица — разработчики и изготовители ВС и другой АТ;
- Образовательные учреждения, осуществляющие подготовку специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала;

- Другие юридические лица, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полётов ВС или авиационной безопасности;
- Обязательной аттестации подлежит авиационный персонал. [7]

Лицензия – это Специальное разрешение на осуществление конкретного вида деятельности при обязательном соблюдении лицензионных требований и условий, выданное лицензирующим органом юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю. [12].

#### Лицензированию подлежат:

-Деятельность по осуществлению и обеспечению воздушных перевозок (внутренних и международных) пассажиров, багажа, грузов и почты на коммерческой основе.

-Деятельность по обслуживанию воздушного движения, а также по обслуживанию воздушных судов, пассажиров, багажа, грузов и почты на аэродромах и в аэропортах.

-Авиационные работы для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц, в том числе авиационные работы, выполняемые в воздушном пространстве иностранных государств, и деятельность по обеспечению авиационных работ.

-Подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала.

-Деятельность по обеспечению авиационной безопасности. [7]

#### Общие принципы лицензирования

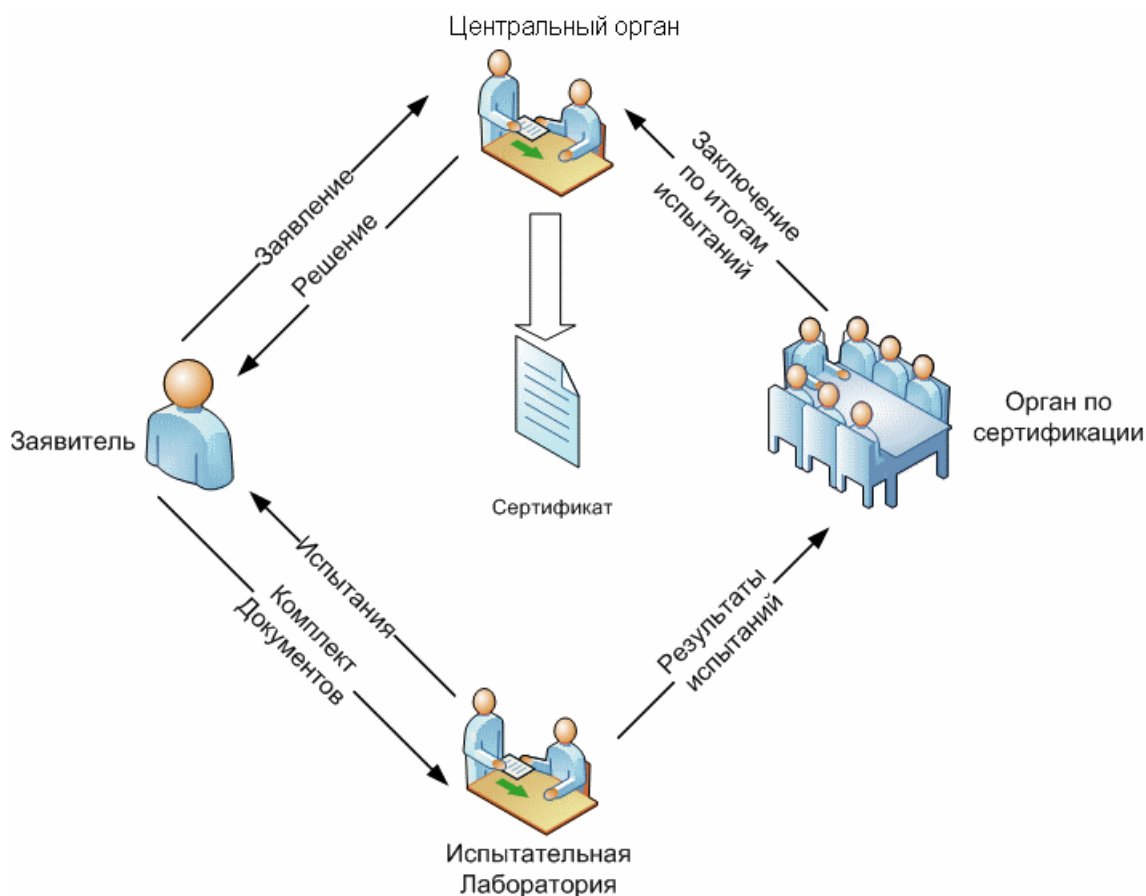
- Обеспечение единства экономического пространства на территории РФ;
- установление единого перечня лицензируемых видов деятельности;
- установление единого порядка лицензирования на территории РФ;
- установление лицензионных требований и условий положениями о лицензировании конкретных видов деятельности;
- гласность и открытость лицензирования;
- соблюдение законности при осуществлении лицензирования.

Технические средства, используемые с целью обеспечения авиационной безопасности, независимо от страны-производителя, на основании "Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности" [29], должны пройти обязательную сертификацию на

соответствие установленным требованиям к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Порядок проведения сертификации по АБ (рисунок 12):

- представление Заявки на проведение сертификации;
- предварительная оценка Заявки с доказательной документацией и принятие по ней решения;
- направление Заявителю решения по заявке;
- рассмотрение доказательной документации (предварительная оценка соответствия Заявителя установленным требованиям);
- инспекционная проверка (сертификация) Организации-Заявителя;
- оформление результатов сертификации (оформление комплексного заключения, оформление, регистрация и выдача Сертификата соответствия);
- подготовка информации о результатах сертификации;
- инспекционный контроль деятельности сертифицированных по АБ Организаций, осуществляющих аэропортовую деятельность в области АБ.



*Рисунок 12. Порядок проведения сертификации.*

-Сертификат вступает в силу с момента (даты) его регистрации уполномоченным органом.

-Инспекционный контроль за сертифицированными объектами ГА организует и проводит уполномоченный орган (или его территориальный орган), при необходимости привлекая к работам по инспекционному контролю привлекаемые организации.

-Инспекционный контроль осуществляется по программе, утвержденной уполномоченным органом (или его территориальным органом).

-Результаты инспекционного контроля оформляются актом, в котором на основании полученных результатов дается оценка возможности сохранения действия сертификата.

-Сертификат может быть аннулирован (отменен), либо действие сертификата может быть приостановлено, а равно в его действие могут быть введены ограничения уполномоченным органом в порядке, установленном федеральными авиационными правилами по сертификации конкретного вида объекта ГА.

-Решение о приостановлении или отмене (аннулировании) действия сертификата принимается уполномоченным органом и вступает в силу с момента (даты) регистрации решения в реестре сертификатов уполномоченного органа.

-Информация о приостановлении, отмене (аннулировании) действия сертификата объекта ГА доводится уполномоченным органом до сведения держателя сертификата и других заинтересованных организаций.

Обязательную сертификацию технических средств обеспечения ТБ осуществляют следующие федеральные органы по сертификации в пределах установленной сферы деятельности. (Рисунок 13).



Рисунок 13. Органы по сертификации.

### Схемы сертификации ТС ОТБ

*Схема № 1* - при сертификации единичных образцов ТСО ТБ и предусматривает сертификационные испытания единичных образцов, взятых у заявителя. Сертификат соответствия выдается только на сертифицируемый единичный образец.

*Схема № 2* - при сертификации партии ТСО ТБ и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя из этой партии. Сертификат соответствия выдается только на сертифицируемую партию.

*Схема № 3* - при сертификации серийно выпускаемых ТСО ТБ и предусматривает сертификационные испытания образцов, взятых у заявителя, и предварительную проверку производства на предмет оценки возможности заявителя выпускать в течение срока действия сертификата соответствия ТСО ТБ. Сертификат соответствия выдается на 3 года. Сертифицированные ТСО ТБ подвергаются периодическому инспекционному контролю. Периодичность, сроки и объем инспекционного контроля определяются программой, согласованной органом по сертификации с держателем сертификата соответствия.

*Схема № 4* - при сертификации ТСО ТБ, установленных на ОТИ или ТС по заявке заявителя. Сертификат соответствия выдается на сертифицируемый образец или сертифицируемую партию ТСО ТБ, установленных на конкретном ОТИ или ТС.

Участники обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, и их полномочия, представлены в таблице 5.

### Требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения ТБ

Кроме рассмотренных выше правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, данный нормативный правовой акт (Постановление Правительства РФ № 969 от 26.09.2016г.) определяет требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения ТБ. (Рисунок 14).



Участники обязательной сертификации ТСО ТБ			
Федеральные органы по сертификации	Органы по сертификации (подведомственные и уполномоченные)	Испытательные лаборатории (аккредитованные)	Заявители (зарегистрированные)
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ утверждение методики проведения сертификационных испытаний;</li> <li>▪ утверждение формы сертификата соответствия;</li> <li>▪ предоставление участникам сертификации информации о порядке проведения сертификации путем размещения её в сети "Интернет" на сайте федерального органа по сертификации;</li> <li>▪ организация работы по рассмотрению жалоб по вопросам сертификации и обеспечение контроля проведения указанной работы.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ прием и рассмотрение заявок;</li> <li>▪ заключение договора с заявителем;</li> <li>▪ анализ материалов сертификационных испытаний;</li> <li>▪ оформление экспертного заключения;</li> <li>▪ оформление и выдача сертификатов соответствия;</li> <li>▪ приостановление или прекращение действия выданных сертификатов;</li> <li>▪ ведение реестра выданных сертификатов;</li> <li>▪ инспекционный контроль сертифицированных средств;</li> <li>▪ рассмотрение жалоб по вопросам сертификации.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ заключение с органом по сертификации договора о проведении испытаний ТСО ТБ;</li> <li>▪ проведение сертификационных испытаний ТСО ТБ, направление в орган по сертификации протоколов испытаний;</li> <li>▪ обеспечение полноты испытаний ТСО ТБ, достоверности, объективности и требуемой точности измерений, сохранности образцов ТСО ТБ;</li> <li>▪ участие в разработке и совершенствовании нормативных и методических документов по сертификации ТСО ТБ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ направление в орган по сертификации заявки на проведение обязательной сертификации ТСО ТБ и заключение договора о проведении соответствующих работ;</li> <li>▪ выбор схемы обязательной сертификации;</li> <li>▪ предоставление органу по сертификации возможности отбора образцов ТСО ТБ для проведения испытаний;</li> <li>▪ извещение органа по сертификации об изменениях, внесенных в техническую документацию или в технологический процесс производства сертифицированных ТСО ТБ;</li> <li>▪ прекращение реализации ТСО ТБ, при прекращении действия сертификата соответствия.</li> </ul>

Таблица 5. Участники сертификации и их полномочия.



Рисунок 14. Требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения ТБ.

Для примера рассмотрим требования предъявляемые к средствам контроля доступа.

### III. Требования к функциональным свойствам технических систем и средств контроля доступа

8. Системы и средства контроля доступа должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 51241-2008 "Средства и системы контроля и управления доступом. Классификация. Общие технические требования. Методы испытаний".

9. Системы и средства контроля доступа должны обеспечивать:

а) санкционированный проход (проезд) людей (ТС) на (из) охраняемый объект путем их идентификации по комбинации следующих признаков:

-вещественный код (ключи, карты, брелоки);

-запоминаемый код (клавиатуры, кодонаборные панели и другие аналогичные устройства);

-биометрический код (отпечатки пальцев, сетчатка глаз и другие);

б) предотвращение несанкционированного прохода (проезда) людей (ТС) на (из) охраняемый объект;

в) выдачу информации на пульт централизованного наблюдения о попытках несанкционированного прохода (проезда) людей (ТС) на (из) охраняемый объект;

г) взаимодействие с другими подсистемами интегрированной системы безопасности обеспечения противокриминальной защиты с целью обеспечения противокриминальной защиты охраняемого объекта;

д) взаимодействие с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля при получении и передаче информации в указанную систему по локальной сети Ethernet с использованием стека протоколов семейства ТСР/IP;

е) обмен информацией с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля с использованием унифицированных протокола передачи данных и формата метаданных, разработанного на основе XML.

## 3.2 Государственный контроль (надзор) в области ТБ

Одним из основополагающих компонентов системы АБ является эффективное осуществление мер контроля качества. В отсутствие эффективного контроля со стороны регламентирующего органа могут возникнуть серьезные проблемы, способные свести на нет эффективность мер обеспечения АБ.

Федеральный государственный контроль (надзор) в области АБ и ТБ осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами (Ространснадзор). Надзор и контроль проводится в соответствии с законодательством РФ в порядке, установленном Федеральным законом РФ № 16 от 07.02.2007г «О транспортной безопасности» и

Постановлением Правительством РФ № 1051 от 29.06.2021 г. «Об утверждении положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области ТБ», и другими нормативными правовыми актами РФ.

Федеральный государственный контроль (надзор) осуществляется путём:

а) Организации и проведения проверок субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков ОТИ, в том числе плановых и внеплановых выездных проверок, при проведении которых допускается использование тест-предметов (предметов, имитирующих оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, предметы и вещества, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону ТБ или ее часть) и тест-объектов (лиц, имитирующих нарушителей требований по обеспечению ТБ);

б) Принятия ФСНСТ и ее территориальными органами предусмотренных законодательством РФ мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений;

в) Систематического наблюдения за исполнением субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками, застройщиками ОТИ требований в области ТБ, анализа и прогнозирования исполнения требований в области ТБ.

Мероприятия федерального государственного контроля (надзора):

а) рассмотрение и анализ документов и материалов, характеризующих деятельность субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры, обусловленную выполнением требований в области ТБ;

б) обследование ОТИ и (или) транспортных средств, строящихся ОТИ, перевозимых грузов на предмет соответствия требованиям в области ТБ;

в) проведение экспертиз и расследований, направленных на установление причинно-следственных связей выявленного нарушения требований в области ТБ с фактами совершения акта незаконного вмешательства;

г) систематическое наблюдение за исполнением требований в области ТБ, в том числе путем дистанционного наблюдения за обеспечением ТБ на ОТИ и ТС с применением аудио- и видеосистем.

Государственный транспортный инспектор имеет право:

а) производить осмотр объектов транспортной инфраструктуры, строящихся объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, перевозимых грузов на предмет выполнения требований в области ТБ, для чего имеет право беспрепятственно посещать служебные, производственные помещения, иные помещения и сооружения ОТИ и строящихся объектов транспортной инфраструктуры, транспортные средства субъектов транспортной инфраструктуры;

б) запрашивать у субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры, необходимые для выполнения задач федерального государственного контроля (надзора)

документы и информацию;

в) осуществлять проверку соблюдения правил проведения досмотра в целях обеспечения ТБ физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей, соблюдения охраны и исполнения требований по обеспечению требований ТБ на строящихся объектах транспортной инфраструктуры, порядка передачи сведений в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств;

г) участвовать в установленном законодательством Российской Федерации порядке в проведении расследования происшествий (инцидентов), связанных с нарушением требований в области обеспечения ТБ;

д) применять в соответствии с законодательством Российской Федерации меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и (или) пресечение нарушений требований в области ТБ субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками, застройщиками объектов транспортной инфраструктуры, и меры, направленные на ликвидацию последствий указанных нарушений;

е) в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, составлять протоколы об административных правонарушениях и рассматривать дела об административных правонарушениях;

ж) осуществлять иные полномочия, предусмотренные федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

Государственный транспортный инспектор несет ответственность:

за неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных на него полномочий в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Информация о результатах проверок размещается на официальных сайтах органов государственного надзора в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в соответствии с законодательством Российской Федерации.

На рисунке 15 представлена схема взаимодействия Ространснадзора с министерствами и ведомствами по организации и осуществлению контроля и надзора за обеспечением авиационной безопасности (транспортной безопасности) в гражданской авиации РФ.

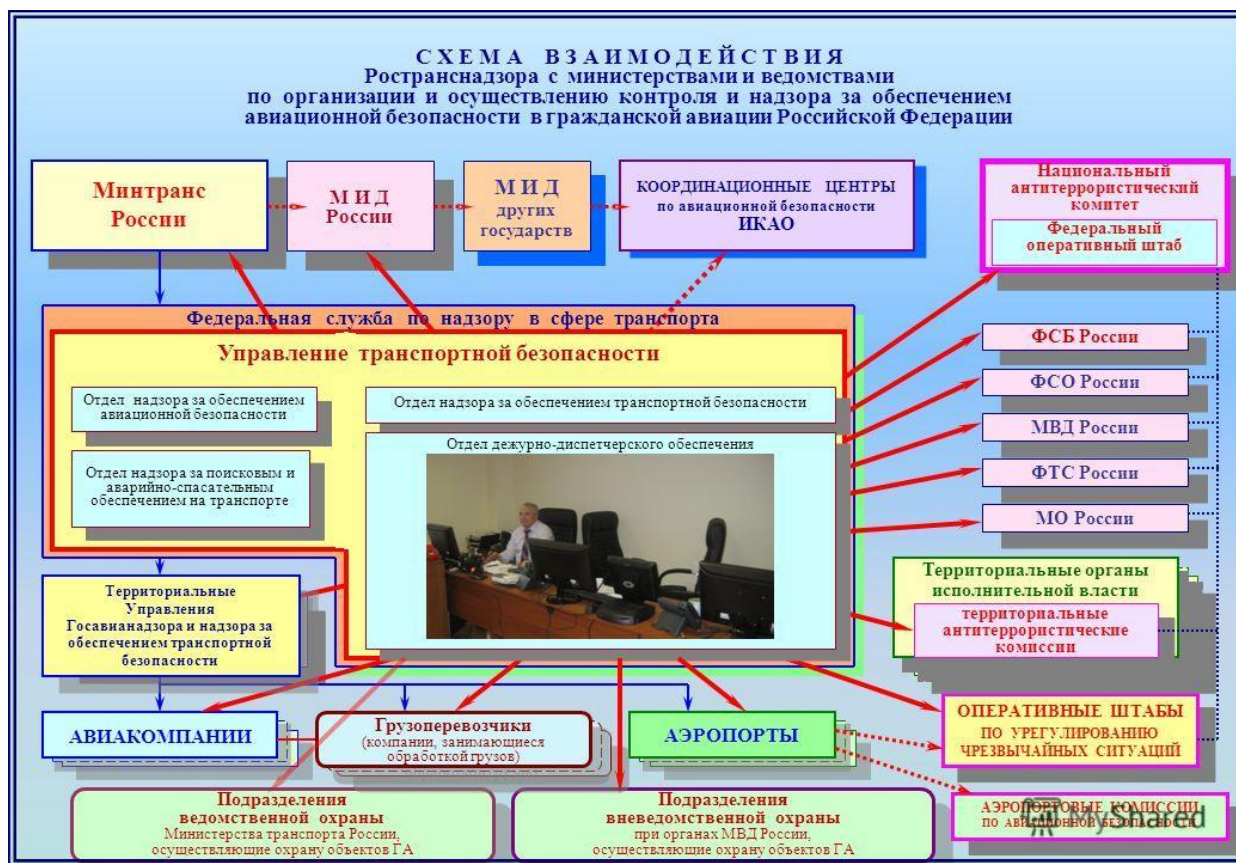


Рисунок 15. Схема взаимодействия Ространнадзора с министерствами и ведомствами РФ.

При проведении проверок субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков ОТИ, в том числе плановых и внеплановых выездных проверок, допускается использование тест-предметов (предметов, имитирующих оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, предметы и вещества, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону ТБ или ее часть) и тест-объектов (лиц, имитирующих нарушителей требований по обеспечению ТБ). [33]

Проверки СТИ, перевозчиков, застройщиков ОТИ с использованием тест-предметов и тест-объектов проводятся органами государственного контроля (надзора) во взаимодействии с уполномоченными представителями органов ФСБ и (или) МВД или уполномоченных подразделений указанных органов в порядке, установленном Минтрансом, по согласованию с ФСБ и МВД. [33]

Данные проверки проводятся в соответствии с приказом Минтранса РФ № 269 от 25.09.2014г., который определяет порядок проведения проверок СТИ, перевозчиков, застройщиков ОТИ с использованием тест-предметов и (или) тест-объектов органами государственного контроля (надзора) во взаимодействии с уполномоченными представителями органов ФСБ и (или) МВД РФ или уполномоченных подразделений указанных органов.

### Литература

1. Авиационная безопасность : / Зубков Б.В., Прозоров С.Е.. -М.: МГТУ ГА, 2004. - 144с.;
2. Руководство по авиационной безопасности (Дос 8973), ИКАО, 2019г.;
3. Приложение 17 к Чикагской конвенции ИКАО „Безопасность - защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства“;
4. Приложение 18 к Чикагской конвенции ИКАО «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» (Дос AN 18);
5. "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" ИКАО (Дос 9284 - AN/905);
6. "Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах" ИКАО. (Дос 9481- AN/926);
7. Федеральный закон от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс РФ»;
8. Федеральный закон от 09.02.2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
9. Федеральный закон от 06.03.2006г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»;
10. Федеральный закон от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ «Уголовный кодекс РФ»;
11. Федеральный закон от 30.12.2001г. № 195-ФЗ «Кодекс РФ об административных правонарушениях»;
12. Федеральный закон от 08.08.2001г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»;
13. Постановление Правительства РФ от 29.12.2020г №2344 «Об уровнях безопасности ОТИ и ТС и о порядке их объявления (установления)»;
14. Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте. Утв. распоряжением Правительства РФ от 30.07.2010 № 1285-р;
15. Федеральные авиационные правила «Требования авиационной безопасности к аэропортам». Утв. приказом Минтранса России от 28.11.2005 №142;
16. Правила проведения предполетного и послеполетного досмотра. Утв. приказом Минтранса России от 25.07.07г № 104;
17. Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности. Утв. приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227;
18. Об определении ОТИ, не подлежащих категорированию по видам транспорта. Приказ Минтранса РФ от 28 августа 2020 г. № 331;
19. Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Утв. приказом Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34;
20. Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и

транспортных средств. Утв. приказом Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134;

21. Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Утв. приказом Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87;

22. Постановление Правительства РФ от 03 октября 2020 года № 1595 “Об утверждении правил категорирования и установления количества категорий ОТИ”;

23. Постановление Правительства РФ от 05 октября 2020 г. № 1603 “Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащих категорированию”;

24. Постановление Правительства РФ от 05 октября 2020 г. № 1604 “Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта”;

25. Постановление Правительства РФ от 05 октября 2020 г. № 1605 “Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта”;

26. Порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. Утв. приказом Минтранса России от 16 февраля 2011 № 56;

27. Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности. Утв. постановлением Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1051;

28. Порядок подготовки сил обеспечения транспортной безопасности. Утв. приказом Минтранса РФ от 31 июля 2014 г. № 212;

29. Требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правила обязательной сертификации технических средств обеспечения ТБ. Утв. постановлением Правительства РФ от 26.09.2016 № 969;

30. “Федеральная система обеспечения авиационной безопасности (Национальная программа авиационной безопасности)” (одобрено Межведомственной комиссией по авиационной безопасности, безопасности полетов гражданской авиации и упрощению формальностей), от 4.04.2019 г.;

31. Об утверждении ФАП «Аварийно-спасательное обеспечение полетов ВС», приказ Минтранса РФ от 26.11.2020 № 517.

32. Приказ Минтранса РФ от 07.09. 2020 г. № 358 «Порядок установления критериев категорирования ОТИ».

33. Приказ Минтранса РФ от 25.09.2014г. № 269 «Порядок проведения проверок СТИ, перевозчиков, застройщиков ОТИ с использованием тест-предметов и (или) тест-объектов органами государственном контроле (надзоре) во взаимодействии с уполномоченными представителями органов ФСБ и (или) МВД РФ или уполномоченных подразделений указанных органов».